DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W OLSZTYNIE

Olsztyn, dn. 25 września 1960 r. Nr 10 Poz. 67

TREŚC:

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE:

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 11

DYREKTORA GDAŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 21 lipca 1960 r.

o przepisach portowych.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 1 i 7, art. 7 i art. 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r., o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6 poz. 35) oraz § 3 ust. 1 i §7 ust. 1 pkt. 1, 3 5, i 10, zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r., w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M.P. Nr 63, poz. 749 w brzmieniu obowiązującym) zarządza się, co następuje:

CZĘŚC I.

PRZEPISY WSTĘPNE.

§ 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia oznaczają:
— określenie „obszar morskich portów handlowych" — obszar lądowy oraz zewnętrzny (redę) i wewnętrzny obszar wodny morskich portów handlowych i rybackich;
— określenie „wody portowe" — zewnętrzny (redę) i wewnętrzny obszar wodny morskiego portu handlowego;
— wyraz „statek" — wszelkiego rodzaju urządzenia pływające poza wodnosamolotami na wodzie i tratwami, które są używane lub mogą być użyte jako środek transportu na wodzie;
— określenie „statek o napędzie mechanicznym" — każdy statek wprawiany w ruch przez mechanizmy;
— określanie „statek w drodze" — statek, który nie stoi na kotwicy, nie jest przycumowany do brzegu albo nie stoi na mieliźnie;
— wyraz „holownik" — statek, z którego usług holowniczych korzysta inny statek;
— określenie „zespół holowniczy" — zestaw składający się z jednego lub więcej statków holowanych lub pchanych przez jeden lub więcej holowników;
— określenie „statki specjalnej służby państwowej" — statki kontrolne Gdańskiego Urzędu Morskiego, Kapitanatu Portu i portowych organów sanitarnych oraz statki dozoru celnego;
— wyraz „noc" — część doby, rozpoczynająca się z zachodem słońca i kończąca się ze wschodem słońca; resztę doby uważa się za „dzień";
— wyraz „widzialny" — w odniesieniu do świateł statku — widzialność podczas ciemnej nocy przy przejrzystym powietrzu;
— określenie "krótki dźwięk" — dźwięk trwający około 1 sekundy;
— określenie „długi dźwięk" — dźwięk trwający od 4 do 6 sekund;
— określenie „międzynarodowe prawo drogi morskiej" — w skrócie „m.p.d.m." — przepisy międzynarodowe o zapobieganiu zderzeniom na morzu, zawarte w załączniku do rozporządzenia Ministra Żeglugi z 12. VII. 1954 roku, w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, (Dz. U. Nr 44, poz. 207);
— określenie „zarząd portu" — instytucję zarządzającą w zakresie ksploatacji morskim portem handlowym i urządzeniami portowymi ogólnego użytku.

2. Za „tor wodny" w rozumieniu niniejszego zarządzenia uważa się:
a) część drogi wodnej, wyznaczoną prostymi liniami łączącymi:
— pławy nawigacyjne oraz inne stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich,
— główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,
b) akwen między wysuniętymi falochronami,
c) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

3. Ilekroć w zarządzeniu niniejszym mowa jest o Kapitanacie Portu, należy przez to rozumieć również Bosmanat Portu.

§ 2.

Przepisy niniejszego zarządzenia, zwane dalej „przepisami portowymi", regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów handlowych.

§ 3.

1. W sprawach wykonywania żeglugi na obszarze morskich portów handlowych, nie unormowanych przepisami portowymi, stosuje się przepisy m.p.d.m.
2. W razie rozbieżności między przepisami m.p.d.m., a przepisami portowymi stosuje się przepisy portowe.

§ 4.

1. Sprawy sanitarne morskich portów handlowych i kontrolę sanitarną na statkach morskich regulują odrębne przepisy.
2. Kontrolę sanitarną sprawuje portowy inspektor sanitarny, jako organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

§ 5.

Sprawy ochrony przeciwpożarowej morskich portów handlowych i statków morskich regulują odrębne przepisy.

§ 6.

1. Przepisy portowe obowiązują na obszarze wszystkich morskich portów handlowych, położonych w granicach województwa gdańskiego i olsztyńskiego.
2. Granice morskich portów handlowych określają obowiązujące rozporządzenia Ministra Żeglugi ogłoszone w Dzienniku Ustaw.
3. W portach, dla których nie nastąpiło ustalenie zewnętrznego obszaru wodnego portu, obszar redy obejmuje akwen w promieniu 1 mili morskiej od wschodniej głowicy wejścia portowego z wyjątkiem obszaru zamkniętego dla żeglugi.

§ 7.

Przepisom portowym podlegają wszystkie statki i wodnosamoloty przebywające na wodach portowych, zakłady

pracy położone na obszarze morskich portów handlowych oraz osoby przebywające na obszarze portu.

§ 8.

1. Korzystanie z morskich portów handlowych i urządzeń portowych przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i innych obowiązujących przepisach.

2. Korzystanie z urządzeń portowych nie należących do zarządu portu dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 9.

1. Kapitan Portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa.

2. Zarządzone ograniczanie albo zamknięcie ruchu Kapitanat Portu podaje do wiadomości:

a) jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w przepisach portowych (§ § 45 i 46)

b) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach — przez zawiadomienie użytkownika urządzenia i wywieszenie zarządzenia na tablicy urzędowej Kapitanatu portu.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 lit. b), obowiązek rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 10.

1. Kierownicy statków oraz wszystkie inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na terenie portów, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.

2. O awariach statków i nieszczęśliwych wypadkach spowodowanych przez wypadek morski oraz o każdym powstałym uszkodzeniu urządzeń portowych, kabli podwodnych, urządzeń oznakowania nawigacyjnego lub mostów nad torami wodnymi albo przesunięciu znaków nawigacyjnych — osoby wymienione w ust. 1 obowiązane są natychmiast powiadomić Kapitanat Portu oraz instytucję, właściwą dla zarządzania tymi urządzeniami.

§ 11.

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują Kapitanaty Portów, a w portach, w których nie ustanowiono Kapitanatów Portów — Bosmanaty Portów — jako terenowe organy Gdańskiego Urzędu Morskiego.

2. Pracownicy Kapitanatów Portów noszą w czasie pełnienia obowiązków służbowych przepisane dla nich mundury.

§ 12.

1. Osoby korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać wszelkich informacji i wszelkiej potrzebnej pomocy organom wykonawczym Kapitanatu Portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

2. Na wezwanie organu Kapitanatu Portu i państwowych organów inspekcyjnych kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu zażądane dokumenty okrętowe i żeglarskie.

§ 13.

1. Organy wykonawcze Kapitanatu Portu mają w czasie pełnienia służby, prawo wstępu na statki i do ładowni statku nie pozostających pod zamknięciem celnym oraz na place, do magazynów i innych urządzeń portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych lub dla przeprowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków morskich.

2. Na wezwanie organu Kapitanatu Portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż, jeżeli to jest potrzebne dla ochrony bezpieczeństwa żeglugi lub statku bądź dla wykonania inspekcji lub kontroli bezpieczeństwa statku albo przeprowadzenia dochodzenia w sprawie wypadku morskiego.

§ 14.

1. Organy wykonawcze Kapitanatu Portu mają prawo i obowiązek podejmowania środków zapobiegawczych przeciwko niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych władz miejscowych o pomoc.

2. Zarządzenia porządkowe organów Kapitanatu Portu, wydane w zakresie spraw unormowanych przepisami portowymi, są natychmiast wykonalne, o ile nie zakreślono innego terminu wykonania zarządzenia.

3. Zażalenia na czynności urzędowe organów wykonawczych Kapitanatu Portu należy wnosić do Gdańskiego Urzędu Morskiego przez Kapitanat Portu. Zażalenie nie wstrzymuje wykonalności wydanych zarządzeń porządkowych.

4. Od decyzji wydanej przez Gdański Urząd Morski służy odwołanie w trybie postępowania administracyjnego.

§ 15.

1. Kierownik statku jak i kierownik właściwego działu służby zakładu pracy — każdy w zakresie obowiązujących go przepisów — obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisy portowe.

2. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez statek jest kierownik statku, a przez zakład pracy — kierownik właściwego działu służby zakładu pracy.

3. Odpowiedzialnym za wyposażenie statku w przepisane światła, znaki i urządzenia sygnalizacji dźwiękowej jest armator statku.

§ 16.

Przedruk niniejszego zarządzenia powinien stale się znajdować na statkach polskich, bazujących w portach objętych terytorialnym zakresem działania Gdańskiego Urzędu Morskiego z wyjątkiem łodzi otwartych, albo stale zawijających do tych portów oraz w biurach portowych przedsiębiorstw maklerskich.

CZĘŚĆ II.

Światła, znaki i sygnały dźwiękowe statku. Sygnały niebezpieczeństwa i pożaru. Sygnały ostrzegawcze i porozumiewawcze. Znaki i światła przeszkód żeglugowych. Sygnały zamknięcia portu lub przejścia

DZIAŁ I.

Światła i znaki statku.

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 17.

1. Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny przy każdej pogodzie nosić światła i znaki zgodnie z przepisami m.p.d.m. i przepisami portowymi.

2. Światła na statkach, których noszenie nie jest nakazane lub dozwolone według przepisów m.p.d.m. i przepisów portowych, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby wykluczały powstanie pomyłek co do ich znaczenia i nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.

3. Statki specjalnej służby państwowej, statki pilotowe, statki ratownicze w akcji oraz punkty obserwacyjne mogą oświetlać statki reflektorami wyłącznie w koniecznych przypadkach. Nie mogą one oświetlać mostku nawigacyjnego statku będącego w drodze. Oświetlenie statku reflektorem przez statki inne jest zabronione.

§ 18.

1. Przepisane światła powinny być widzialne co najmniej 1 milę morską (1851 m), o ile przepisy m.p.d.m. nie stanowią inaczej.

2. Średnica przepisanych znaków: kul i walców oraz średnica podstawy i wysokość stożków powinna wynosić co najmniej 0,61 m 2 stopy), a wysokość walca co najmniej 1. m. Na statkach o pojemności poniżej 113 m³ brutto wymiary znaków mogą być o połowę mniejsze.

3. Przepisane światła statki i wodnosamoloty noszą nocą, a znaki — w dzień.

§ 19.

1. Światła i znaki: kule, stożki, walce i flagi powinny być widzialne dookoła całego widnokręgu, o ile przepisy m.p.d.m. nie stanowią inaczej.

2. Jeżeli światła i znaki nie mogą być wywieszone na wysokości określonej przepisami m.p.d.m. lub przepisami portowymi, to powinny być umieszczone możliwie wysoko. tak, jak na to pozwalają warunki nawigacyjne — jednak nie niżej niż światła burtowe.

3. Światła i znaki, które w myśl przepisów portowych mają być umieszczone jedne nad drugimi powinny być ustawione w linii pionowej. Odstęp pomiędzy poszczególnymi światłami i znakami powinien wynosić 1,50 m., o ile przepisy m.p.d.m. lub przepisy portowe nie stanowią inaczej.

ROZDZIAŁ II.

Postanowienia szczególne.

§ 20.

Statki specjalnej służby państwowej w drodze w czasie wykonywania czynności służbowych powinny nosić;

w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna,

w nocy: poza światłami nakazanymi m.p.d.m. — światło zielone nad przednim światłem masztowym.

§ 21.

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa powinny nosić w miejscu skąd będzie najlepiej widoczne,

w dzień: sygnał „B” według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,

w nocy: poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m. — światło czerwone nie niżej przedniego światła masztowego.

2. Statki, o których mowa w ust. 1, powinny sygnały te nosić przez cały czas przebywania na wodach portowych oraz na torach dojazdowych zaś zbiornikowce nieodgrazowane — do czasu ich odgazowania.

3. Jeżeli statek określony w ust. 1 korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, nakazane sygnały pokazuje tylko statek holowany.

4. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:

a) naboje i zapalniki zabezpieczone,

b) małą ilość materiałów wybuchowych o wadze ogólnej nie przekraczającej 9 kg,

c) materiały wybuchowe o ciężarze łącznym do 450 kg, w zatwierdzonym opakowaniu,

d) rakiety i inne pirotechniczne środki sygnalizacyjne dla własnych potrzeb statku i dla celów ratowniczych,

e) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 22.

Holowane urządzenia pływające jak: dźwigi, doki, kafary, pontony, wraki — powinny nosić światła nakazane przepisami m.p.d.m. dla statku holowanego.

§ 23.

1. Statki i inne urządzenia pływające jak: dźwigi, doki, kafary, pontony i wraki, będące w drodze, które przejściowo nie posiadają zdolności manewrowania albo mają możność manewrowania utrudnioną w takim stopniu, że zagraża to bezpieczeństwu ruchu, powinny nosić sygnały nakazane dla statku, który nie odpowiada za swoje ruchy, stosownie do przepisów m.p.d.m.

2. Jeżeli taki statek albo urządzenie pływające korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje tylko statek holowany.

§ 24.

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym idący samodzielnie.

2. Dopóki trwa połączenie holem, holownik powinien nosić światła nakazane przepisami m.p.d.m. dla statku holującego.

§ 25.

1. Pogłębiarka, statki nurkowe, z których pracuje nurek i inne urządzenia pływające, dla bezpieczeństwa, których inny statek przed mijaniem obowiązany jest zmniejszyć szybkość, a w czasie mijania zachować szczególną ostrożność, powinny nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, poza sygnałami nakazanymi m.p.d.m.

w dzień: flagę czerwoną,

w nocy: światło czerwone.

2. Jeżeli dla bezpieczeństwa statku mijanie go nastąpić może tylko po jednej stronie, to statek ten powinien nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, poza sygnałami nakazanymi przepisami m.p.d.m.

w dzień: po stronie wolnej do przejścia — czarną kulę,

w nocy: z każdej burty na jednakowej wysokości oraz odległości poziomej przynajmniej 3 m — światło czerwone, a po stronie wolnej do przejścia ponadto światło zielone pod wymienionym powyżej światłem czerwonym.

§ 26.

1. Statek w drodze, który z powodu swego zanurzenia, długości, tonażu albo innych właściwości korzystać musi z najgłębszego toru wodnego i który nie jest obowiązany do pokazywania sygnałów według § 23, pokazuje na zarządzenie pilota u szczytu przedniego masztu lub w miejscu skąd będzie najlepiej widoczne,

w dzień: czarny walec,

w nocy: poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m. — dwa światła zielone jedno nad drugim w odległości co najmniej 2 m, umieszczone w lewo od linii stępki statku.

2. Jeżeli taki statek korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje tylko statek uprawniony do korzystania z najgłębszego toru drogi wodnej.

§ 27.

Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazanymi przepisami m.p.d.m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście, sygnały przepisane w § 25. ust. 2.

§ 28.

1. Promy z napędem mechanicznym w drodze powinny nosić,

w dzień: kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna,

w nocy: poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m. — światło pomarańczone nad przednim światłem masztowym.

2. Promy linowe i łańcuchowe w drodze powinny nosić światło pomarańczowe na dziobie i rufie, umieszczone na jednakowej wysokości co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

§ 29.

1. Wszystkie łodzie wiosłowe w drodze bez względu na ich przeznaczenie powinny nosić światło białe, umieszczone na dziobie co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

2. Łodzie cumownicze, które w czasie wykonywania prac cumowniczych zmuszone są do zdjęcia tego światła, muszą je trzymać stale w pogotowiu i pokazywać w razie potrzeby.

3. Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła nakazane przepisami m.p.d.m., umieszczone w sposób stały.

§ 30.

1. Statki poniżej 45,75 m (150 stóp) długości, przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów albo innych

urządzeń, powinny nosić w pośrodku długości statku jedno światło białe, umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statki długości 45,75 m i więcej — dwa takie same światła, umieszczone po jednym na przedniej i rufowej części statku na wysokości górnego pokładu od strony wody.

2. Jeżeli podczas postoju dziób albo rufa statku wystaje na drodze wodnej poza nabrzeże lub pomost, statek powinien nosić na końcowej wystającej części na wysokości górnego pokładu dalsze światło białe.

3. Urządzenie statku przycumowanego wystające poza jego burtę więcej niż 1 m, powinno być oznaczone,
w dzień: białą chorągiewką,
w nocy: światłem białym.

4. Z kilku statków przycumowanych burta o burtę światła przepisane w ust. 1 powinien nosić statek zewnętrzny.

5. Statek o długości 7 m lub więcej przycumowany wzdłuż burty innego statku zakotwiczonego, powinien nosić od strony wody światła przepisane w ust. 1. Przycumowany wzdłuż burty statek nie nosi światła kotwicznego.

DZIAŁ II.

Sygnały dźwiękowe statku.

ROZRZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 31

1. Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych przepisami m.p.d.m. i przepisami portowymi.

2. Dawanie sygnałów dźwiękowych w innych okolicznościach bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest zabronione.

§ 32.

Sygnały dźwiękowe powinny być dawane:
przez statki o napędzie mechanicznym — gwizdkiem (buczkiem lub syreną),
przez statki żaglowe rogiem mgłowym,
przez statki holowane — gwizdkiem lub rogiem mgłowym.

§ 33.

1. Statki o napędzie mechanicznym i statki żaglowe o pojemności 20 BRT i więcej powinny być zaopatrzone we właściwe urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej: gwizdek, róg mgłowy, dzwon — zgodnie z przepisami m.p.d.m.

2. Urządzenia do syngalizacji dźwiękowej muszą posiadać taką siłę akustyczną, aby sygnał był słyszany ze wszystkich stron na wystarczającą odległość.

ROZDZIAŁ II.

Sygnały mgłowe.

§ 34.

Sygnały mgłowe powinny być dawane podczas mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność podczas dnia i nocy.

§ 35.

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, daje sygnały mgłowe jak statek o napędzie mechanicznym idący samodzielnie.

2. Statek holujący daje sygnały mgłowe według przepisów m.p.d.m. tylko wówczas, jeżeli holuje: statek z napędem własnym lecz nie mający maszyny gotowej do użycia albo statek bez własnego napędu.

§ 36.

Promy linowe i łańcuchowe w drodze przecinające tor wodny dają jako sygnał mgłowy: pojedyncze silne uderzenia w dzwon w odstępach co 4—5 sekund.

§ 37.

1. Stojące na torze wodnym pogłębiarki, statki nurkowe, z których pracuje nurek, statki ustawione dla oznaczenia wraku albo pracujące przy wrakach i inne urządzenia pływające używane do robót technicznych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny z przerwami nie większymi niż 1 minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund z następującymi po krótkiej przerwie:
a) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi uderzeniami pojedyńczymi w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić po lewej stronie toru wodnego,
b) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi uderzeniami podwójnymi w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić po prawej stronie toru wodnego.

2. **Określenie „prawa i lewa strona toru wodnego" oznacza stronę liczoną od morza.**

ROZDZIAŁ III.

Sygnały niebezpieczeństwa i pożaru. Sygnały strzegawcze i porozumiewawcze.

§ 38.

1. Statek o napędzie mechanicznym, będący w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania, albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić inne statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dawać sygnał niebezpieczeństwa: trzy następujące po sobie dźwięki — jeden długi i dwa krótkie (— . .).

2. Sygnał ten powinien być powtarzany w miarę potrzeby.

§ 39.

1. Statek, na którym wybuchł pożar albo który jest zagrożony pożarem, powinien z przerwami nie większymi niż 1 minuta dawać trzy następujące po sobie dźwięki: dwa krótkie, jeden długi (• • —).

2. Sygnał ten z jednoczesnym nieprzerwanym biciem w dzwon powinien być powtarzany do chwili przybycia pomocy.

Poza tym należy niezwłocznie alarmować z najbliższego aparatu pożarowego lub telefonicznego.

§ 40.

1. Statek powinien dawać sygnały dźwiękowe:
— dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
— przy wyprzedzaniu:
statek, który chce wyprzedzić inny statek, jeden długi, dwa krótkie, jeden długi (— • • —),
statek, który jest wyprzedzany, jeżeli się na to godzi: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (— • — •),
— przy wejściu do portu, kanałów portowych, basenów i na ostrych zakrętach, 200 m przed przystaniami promów i przed mostami oraz w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami: jeden długi (—),
— przed zakrętem „Pięciu Gwizdków" w Gdańsku w odległości 200 m przed zakrętem:
statki zbliżające się od strony morza: pięć gwizdków, każdy po około 2 sekundy,
statki zbliżające się od strony Gdańska: jeden długi (—),
— dla zatrzymania statku przez statek specjalnej służby państwowej: dwa długie, dwa krótkie (— — • •),
— przy odcumowaniu — statki: jeden długi (—), a promy linowe i łańcuchowe: kilka następujących po sobie pojedyńczych uderzeń w dzwon,
— dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— • —),
— dla zmniejszenia szybkości holowania: szereg krótkich nie mniej niż 4,
— dla zwiększenia szybkości holowania: powtórzenie sygnału danego dla wskazania, w którym kierunku należy ciągnąć,
— dla rzucenia holu przez holownik na wezwanie statku holowanego: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (• — • •),
— dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: szereg krótkich nie mniej niż 4,

— dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— • • • —),
— dla wezwania funkcjonariusza Wojsk Ochrony Pogranicza: jeden krótki, dwa długie (• — —),
— dla wezwania kutra pilotowego do burty: trzy długie (— — —),
— dla wezwania kutra pilotowego do wyjścia na redę: trzy długie, jeden krótki (— — — •),
— dla obsadzenia radiostacji na statku: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (• — •).

2. Przerwa między krótkimi, a długimi dźwiękami poszczególnego sygnału dźwiękowego powinna wynosić od 1 do 2 sekund.

3. Sygnał: jeden długi (—), nakazany w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami, o których mowa w ust. 1, powinien być dany w czasie mijania ustawionej po prawej stronie w kierunku ruchu statku tablicy, przedzielonej przekątną na pole czerwone i białe. Przekątna biegnie od górnego lewego rogu tablicy.

§ 41.

1. Przystanie promów powinny być oznaczone tablicami ostrzegawczymi z wyraźnym napisem „PROM" o wysokości liter najmniej 1 m, wykonanym w czarnym kolorze na żółtym tle.

2. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° na słupach o wysokości 3,5 m, w miejscu najlepiej widocznym.

3. Dopóki trwa ruch promowy, tablice ostrzegawcze powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. O odstępstwie od konieczności oświetlenia tablic decyduje wyłącznie Kapitanat.

4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetleni tablic ostrzegawczych ciąży na armatorze promu.

DZIAŁ III.

Znaki i światła przeszkód żeglugowych. Sygnały zamknięcia portu lub przejścia.

§ 42.

1. Jeżeli ze względu na bezpieczeństwo statek przed mijaniem wraku obowiązany jest zmniejszyć szybkość a w czasie mijania zatrzymać maszynę, to wrak albo statek ustawiony dla oznaczenia wraku powinien być oznakowany w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, z każdej burty na jednakowej wysokości oraz odległości poziomej przynajmniej 2 m.
w dzień: kulą zieloną,
w nocy: światłem zielonym.

2. Strona, po której mijanie jest zabronione, powinna być oznaczona w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne,,
w dzień: flagą czerwoną, nad kulą zieloną,
w nocy: światłem czerwonym nad światłem zielonym.

§ 43.

Na urządzeniach lądowych i przycumowanych urządzeniach, pływających, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, mogą być za zezwoleniem Kapitanatu Portu stosowane następujące sygnały ostrzegawcze:
w dzień: flaga czerwona,
w nocy: światło czerwone.

§ 44.

1. Statek powinien się niezwłocznie zatrzymać, jeżeli z lądu, mostu lub innego statku podany będzie sygnał poruszany pionowo,
w dzień: flagą czerwoną,
w nocy: światłem czerwonym.

2. Dalsza podróż dozwolona jest dopiero wówczas, jeżeli z tego samego miejsca, z którego dano sygnał zatrzymania (ust. 1), dany będzie sygnał poruszany pionowo,
w dzień: flagą zieloną,
w nocy: światłem zielonym.

3. Kapitanat Portu może ustalić specjalne sygnały regulujące porządek zatrzymania i dobijania do miejsca, w którym odbywa się kontrola.

§ 45.

1. Zakaz wejścia statku do portu oznacza się sygnałami, które stanowią,
w dzień: trzy kule czarne,
w nocy: trzy światła czerwone.

2. Zakaz wyjścia statku z portu oznacza się sygnałami, które stanowią,
w dzień: trzy stożki czarne zwrócone wierzchołkami ku górze,
w nocy: trzy światła zielone.

3. Zakaz wejścia i wyjścia statku z portu jak również wstrzymanie ruchu statków w całym porcie oznacza się sygnałami, które stanowią,
w dzień: trzy kule czarne obok trzech stożków czarnych, zwróconych wierzchołkami ku górze,
w nocy: trzy światła czerwone obok trzech świateł zielonych.

W takim przypadku wszelki ruch statków na wewnętrznym obszarze wodnym portu może się odbywać jedynie za specjalnym zezwoleniem Kapitanatu Portu.

4. Sygnały powyższe wywiesza się na jednakowej wysokości na masztach sygnałowych Kapitanatu Portu lub punktów obserwacyjnych w linii pionowej w odstępach 1 m, pomiędzy poszczególnymi znakami i światłami.

§ 46.

W razie zamknięcia części drogi wodnej lub poszczególnego basenu wywiesza się w punktach zamknięcia po obu stronach w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, sygnał zamknięcia, który stanowią,
w dzień: flaga czerwona, kula zielona, flaga czerwona,
w nocy: trzy światła — czerwone, zielone, czerwone.

Sygnały te wywiesza się z linii pionowej w odstępach 1 m pomiędzy poszczególnymi znakami i światłami.

CZĘSC III.

Pilotaż. Holowanie. Cumowanie.

DZIAŁ I.

Pilotaż.

ROZDZIAŁ I.

Pilotaż portowy.

Postanowienia ogólne.

§ 47.

1. Pilotaż portowy na obszarze portów Gdańsk i Gdynia wykonują zarządy portów pod nadzorem Kapitanatów Portów. Pilotaż portowy w pozostałych portach wykonują w miarę potrzeby Kapitanaty Portów.
czeniu tajemnicy państwowej i służbowej.

2. Kwalifikacje zawodowe pilotów regulują odrębne przepisy.

§ 48.

Każdy statek korzystający z usług pilota powinien być obsadzony przez odpowiedzialnego kierownika i wystarczającą ilość kwalifikowanej załogi.

§ 49.

1. Pilot udziela kierownikowi pilotowanego statku pomocy i porad nawigacyjnych w kierowaniu statkiem na wodach, na których pełni służbę.

2. Kierownictwo i odpowiedzialność za statek pilotowany pozostaje przy kierowniku statku nawet wtedy, gdy kierownik upoważnił pilota do bezpośredniego wydawania rozkazu.

3. Kierownik statku pilotowanego jest obowiązany kontrolować w miarę możliwości rady pilota i w razie potrzeby zmienić rozkaz wydany przez pilota.

4. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli:
a) statek ma zanurzenie większe, aniżeli pozwala na bezpieczną żeglugę głębokość portu,
b) statkowi grozi zatonięcie,
c) statek przy wyjściu z portu jest przeładowany lub ma niebezpieczny przechył,
d) statek przy wejściu do portu ma niebezpieczną stateczność.

5. Pilot może odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli uzna, że statek nie odpowiada

warunkom niezbędnym dla bepiecznego rozpoczęcia manewru.

6. O zaistnieniu przypadku uzasadniającego odmowę przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 50.

Statek na redzie wzywa pilota:

w dzień: a) flagą „G" lub sygnałem flagowym „PT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, wywieszonych w przedniej części statku oraz,

b) sygnałem dźwiękowym: dwa długie i jeden krótki dźwięk (— —.).

w nocy: a) światłem białym pokazywanym przez około 5 sekund z przerwą około 2 sekund, nadanym w kierunku wieży obserwacyjnej Kapitanatu Portu albo światłem pilotowym rozblaskowym (blue light) albo sygnałem świetlnym „PT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich oraz,

b) sygnałem dźwiękowym jak w dzień.

§ 51.

1. Dla przyjęcia pilota kierownik statku powinien odpowiednio zmniejszyć szybkość statku albo zatrzymać statek i tak go ustawić do fali, aby umożliwić pilotowi bezpieczne wejście na statek.

2. Postanowienia powyższe mają odpowiednie zastosowanie przy zejściu pilota ze statku.

§ 52.

1. Statki przy przyjmowaniu pilota powinny stosować się do następujących wymagań dotyczących drabinek pilotowych:

a) drabinka powinna być utrzymana w dobrym stanie i używana w miarę możliwości jedynie do przyjmowania i zdawania pilota i innych osób urzędowych;

b) drabinka powinna być dostatecznie długa i mocna i tak wyłożona i zamocowana, aby się nie oberwała przy wejściu na nią;

c) szczeble drabinki powinny być dostatecznie szerokie;

d) o ile warunki tego wymagają, wraz z drabinką pilotową powinny być użyte dwie należycie przymocowane liny do trzymania się;

e) drabinka powinna być wyposażona w poprzeczne listwy podłużne umieszczone w takich odstępach, aby drabinka się nie skręcała.

2. Opuszczanie drabinki powinno się odbywać pod nadzorem oficera wachtowego.

3. Przy drabince po jej opuszczeniu powinno być umieszczone koło ratunkowe z rzutką.

4. Miejsce zawieszenia drabinki na burcie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. Poza tym powinny być przewidziane środki, aby pilot mógł zejść bezpiecznie ze szczytu drabinki na pokład statku.

5. Zabrania się:

a) używania drabinek wykazujących uszkodzenie szczebli, zmianę położenia szczebli, brak szczebli lub uszkodzenie lin,

b) umocowywania drabinki przez zahaczenie o szczebel.

§ 53.

1. Jeżeli z powodu ciężkich warunków pogodowych na morzu pilot nie może przejść na statek, statek pilotowy powinien dawać.

w dzień: sygnał flagowy „JT", według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,

w nocy: litery „JT" światłem według kodu Morse'a (.— — — — przerwa —).

Statek pilotowy prowadzi wówczas statek ku wejściu portowemu do miejsca, w którym pilot może bezpiecznie przejść na statek.

2. Jeżeli warunki pogodowe określone w ust. 1, zachodzą przy wyjściu statku na morze, pilot schodzi ze statku jeszcze pod osłoną falochronu, a statek pilotowy prowadzi statek na redę.

3. Statek prowadzony w sposób określony w ust. 1 i 2 powinien iść śladem statku pilotowego w bezpiecznej odległości jednak nie większej niż 100 m.

4. Jeżeli pogoda uniemożliwia zastosowania postanowień ust. 1 i 2 Kapitan Portu wstrzyma pilotowanie statków.

5. Kapitan Portu ustala w drodze zarządzenia,

a) jakie warunki pogodowe na morzu uważać należy za ciężkie w rozumieniu ust. 1,

b) miejsca i postępowanie przy obsadzeniu statków przez pilota w zależności od wielkości statków, stanu jego załadowania, kierunku wiatru i stanu morza na redzie.

§ 54.

1. Natychmiast po przyjęciu pilota kierownik statku lub jego zastępca obowiązany jest podać pilotowi:

a) tonaż statku, długość i szerokość statku, zanurzenie na dziobie i rufie, charakterystykę śruby okrętowej (prawo lub lewoskrętna), szybkości statku przy wszystkich biegach maszyny, czas wykonywania manewru z biegu „naprzód" na bieg „wstecz", promień cyrkulacji, zdolność manewrową statku oraz stan i braki maszyn i urządzeń sterowych nadto,

2) rodzaj ładunku,

3) ilość załogi i pasażerów, ich stan zdrowotny oraz przypadki zachorowań w czasie podróży na choroby zakaźne albo podejrzane o zakaźność i wynikłe z tego powodu wypadki śmierci.

2. Jeżeli statek jest załadowany materiałem wybuchowym lub łatwopalnymi płynami, kierownik statku jest obowiązany postąpić według zarządzeń pilota.

3 W razie stwierdzenia lub podejrzenia, że na statku znajdują się chorzy na charoby zakaźne albo, że w czasie podróży od ostatniego portu nastąpił na statku zgon na chorobę zakaźną lub podejrzaną o zakaźność, pilot przed wprowadzeniem statku do portu zawiadamia drogą radiową lub w inny sposób portowego inspektora sanitarnego i uzależni wprowadzenie statku do portu od jego decyzji. Do czasu uzyskania decyzji portowego inspektora sanitarnego pilot zabroni załodze i pasażerom wszelkiej styczności z lądem i innymi statkami.

B. Postanowienia szczególne dla portów Gdańsk i Gdynia

§ 55.

1. Wszystkie statki na obszarze portów Gdańsk i Gdynia bez względu na posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązane są korzystać z usług pilota portowego, o ile dalsze przepisy nie stanowią inaczej.

2. Korzystanie z usług pilota portowego nie obowiązuje na obszarze wodnym administrowanym przez stocznie.

§ 56.

1. Z zastrzeżeniem postanowień § 57 zwolnione są od obowiązkowego pilotażu następujące statki:

a) statki specjalnej służby państwowej oraz polskie statki hydrograficzne i naukowo-badawcze,

b) statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej i osłoniętej,

c) polskie statki rybackie o pojemności poniżej 750 BRT na obszarze portu macierzystego,

d) holowniki i statki ratownicze bazujące w portach Gdańsk i Gdynia,

e) statki bezpokładowe i barki portowe,

f) statki szkolne, o ile nie służą jednocześnie do celów zarobkowych, oraz jachty krajowe i zagraniczne należące do jachtklubów,

g) statki o pojemności poniżej 150 BRT lub o zanurzeniu poniżej 2,90 m ($9 \frac{1}{2}$ stopy) poruszające się na obszarze wodnym portu Gdańsk,

h) statki o pojemności poniżej 500 BRT poruszające się na obszarze wodnym portu Gdynia,

i) statki, których kierownicy otrzymali stałe lub jednorazowe zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście lub wyjście albo zmianę miejsca postoju bez pilota na obszarze danego portu.

2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi Kapitan Portu może w drodze zarządzenia zawiesić doraźnie albo na czas określony zwolnienia przewidziane w ust. 1, w odniesieniu do wszystkich lub niektórych rodzajów statków, jak również w odniesieniu do poszczególnego statku. Zarządzenie Kapitana Portu, o ile nie ma charakteru doraźnego albo nie dotyczy poszczególnego stat-

ku, powinno być ogłoszone w „Wiadomościach Żeglarskich".

3. Statki na wejściu, zwolnione od pilotażu w myśl ust. 1 lit. i), podają przy zbliżaniu się do redy i wejść portowych sygnał,

w dzień: flagą „H" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, podniesioną do połowy wysokości,

w nocy: literę „H" światłem według kodu Morse'a (. . . .).

4. Zasady i tryb udzielania zezwoleń, o których mowa w ust. 1 lit. i) i ich cofnięcia regulują odrębne przepisy.

§ 57.

Przepis § 56. ust. 1, bez względu na rodzaj, pojemność i zanurzenie statku nie odnosi się do;

1) następujących statków wchodzących do portu:
   a) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowców nieodgazowanych po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa,
   b) statków, które z powodu awarii mają przecieki w żywej części kadłuba, albo na których w czasie podróży powstał pożar,
   c) statków nadmiernie przegłębionych na dziób albo wykazujących niebezpieczny przechył
   d) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód portowych,
2) wychodzących z portu statków z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowców nieodgazowanych po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa.

§ 58.

1. Pilotaż obowiązuje:
a) w odniesieniu do statków wymienionych w § 57 pkt. 1 — od miejsca postoju na redzie do miejsca zacumowania wewnątrz portu,
b) w odniesieniu do innych statków objętych obowiązkowym pilotażem,
   — na redzie gdańskiej — na torach wodnych między pławą „NP-Pilot", a wejściem do portu Gdańsk,
   — na wejściu do portu — przed wejściem na wewnętrzny obszar portu do miejsca zacumowania wewnątrz portu,
   — na wyjściu z portu — od odcumowania do wyprowadzenia sztatku na redę poza obszar, na którym obowiązuje pilotaż portowy.

2. Jeżeli przy wyprowadzeniu statku z portu Gdańsk po dojściu do pławy „NP-Pilot", sytuacja okaże się z jakichkolwiek względów niejasna w szczególności z powodu ograniczonej widzialności lub ruchu innych statków, to pilot obowiązany jest doprowadzić statek do pławy „NP".

§ 59.

1.Statki objęte pilotażem obowiązane są korzystać z usług pilota również przy zmianie miejsca postoju na wewnętrznym obszarze wodnym portu z wyjątkiem przypadku przeciągania się:
a) statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu w granicach jednego miejsca postoju tj. jednej długości statku do przodu lub do tyłu,
b) statku poniżej 1000 BRT na linach ponad granice określone pod lit. a), jeżeli nabrzeże jest wolne i panuje sprzyjająca pogoda.

2. Przeciąganie się statku wzdłuż innych statków albo przeciąganie się statku ponad swoją długość wzdłuż nabrzeża przy wiatrach wiejących od nabrzeża w kierunku na basen o sile przekraczającej 5°B oraz mijanie w czasie przeciągania się innych statków stojących przy tym samym nadbrzeżu dozwolone jest niezależnie od wielkości przeciągającego się statku tylko w obecności pilota i cumowników i przy gotowej do natychmiastowego użycia maszynie statku.

ROZDZIAŁ II.

Pilotaż stoczniowy.

§ 60

Kapitan Portu w porozumieniu z kierownictwem stoczni ustali rodzaje statków i przypadki, w których statki poruszające się na akwenie stoczniowym obowiązane są do korzystania z usług pilota stoczniowego.

§ 61.

1. Pilot stoczniowy powinien posiadać kwalifikacje przepisane dla pilota portowego oraz zezwolenie Kapitana Portu na wykonywanie czynności pilota na akwenie stoczniowym.

2. Zasady i tryb udzielania zezwoleń, o których mowa w ust. 1 i ich cofnięcia regulują odrębne przepisy.

DZIAŁ II.

Holowanie.

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 62.

1. Usługi holownicze, a ile są obowiązkowe, wykonywane są na obszarze portów Gdańsk i Gdynia na zasadach wyłączności przez zarządy portów w ramach zawartej umowy holowniczej.

2. Przepisu ust. 1 o wyłączności usług holowniczych nie stosuje się do holowania:
a) polskich holowników i statków ratowniczych,
b) statków zatrudnionych przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń oraz statków żeglugi portowej, jeżeli są holowane przez holowniki własnego przedsiębiorstwa z wyjątkiem statków bez własnego napędu o pojemności 1000 BRT lub więcej,
c) polskich statków rybackich poniżej 100 BRT,
d) statków rzecznych,
e) statków na akwenie administrowanym przez stocznie.

§ 63.

1. Moc maszyn holownika powinna odpowiadać wielkości holowanego statku i istniejącym okolicznościom i warunkom holowania.

2. Wykonywanie czynności holowniczych przez statki towarowe i pasażerskie jest zabronione z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie morskim.

§ 64.

1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę z kierownikiem posiadającym uprawnienia do kierowania statkiem holowanym. Na statku zaopatrzonym w ster — ster musi być obsłużony przez doświadczonego marynarza, zaś kierownik powinien się znajdować w takim miejscu, gdzie będzie najbardziej potrzebny.

2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje kierownika na czas holowania ustala każdorazowo Gdański Urząd Morski na wniosek armatora.

§ 65.

Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i pilot powinni sposób użycia holownika uzgodnić między sobą, a nadto z kierownikiem holownika.

§ 66.

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze wodnym portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu.

2. Jednostka holowana na wodach portowych powinna być prowadzona na krótkim holu, a gdy steru nie posiada — umocowana wzdłuż burty holownika, o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania. Przy burcie holownika może być holowana tylko jedna jednostka. Holownikowi nie wolno wówczas ciągnąć za sobą dalszej jednostki.

3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa lub więcej holowni-

ków, z których jeden — z dziobu, a drugi — z rufy lub przy burcie holowanej jednostki.

4. „Krótki hol", o którym mowa w ust. 2, oznacza przy holowaniu statków o długości poniżej 20 m — linę nie dłuższą niż 5 m licząc od burty do burty, a przy holowaniu statków o długości 20 m lub więcej — linę o takiej długości, która zapewnia sprawne i bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

§ 67.

1. Bez wyraźnego polecenia lub zgody kierownika statku holowanego albo pilota holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje. W razie konieczności rzucenia holu holownik jest obowiązany uprzedzić o tym statek holowany.

2. Po puszczeniu holu dziobowego holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 68.

Zabrania się:

a) używania lin, mogących spowodować zaiskrzenie przy holowaniu zbiornikowców przewożących płyny łatwopalne należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nieodgazowanych po tych płynach,

b) doczepiania do statku, będącego w drodze, łodzi wiosłowych i statków sportowych, na których znajdują się ludzie. Nie dotyczy to łodzi cumowniczych pod warunkiem otrzymania pozwolenia kierownika statku.

§ 69.

Holowniki stojące w pogotowiu obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch nadawanych sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 70.

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa — bez względu na pojemność i zanurzenie statku — obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą:

— na wejściu do portu od miejsca postoju na redzie do miejsca zacumowania wewnątrz portu,

— wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia na zewnątrz, obszar portu co najmniej 500 metrów poza falochron, oraz przy zmianie miejsca postoju statku wewnątrz portu.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, Kapitanat Portu określi każdorazowo ilość holowników, która powinna być użyta przy holowaniu.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej.

§ 71.

1. Kapitanat Portu i pilot zarządzić mogą użycie przez statek holowników w ilości innej, aniżeli określonej w przepisach szczególnych, jeżeli tego wymagają szczególne względy bezpieczeństwa, a w szczególności bezpieczeństwo statku holowanego albo urządzeń portowych lub innych urządzeń pływających.

2. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany na zarządzenie Kapitanatu Portu lub żądanie pilota użyć pomocy holowniczej według udzielonych wskazań.

§ 72.

Statki, które dla bezpiecznego wejścia do portu muszą być holowane, mogą być wprowadzane do portu tylko wtedy, gdy stan morza na redzie pozwala na podanie holu.

ROZDZIAŁ II.

Postanowienia szczególne dla portów Gdańsk i Gdynia

§ 73.

W porcie Gdańsk obowiązane są posługiwać się

1) pomocą jednego holownika:

a) statki o pojemności 2000 BRT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 6,10 m (20 stóp),

b) statki o pojemności 1000 BRT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 5,03 m (16 1/2 stopy), jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od „Haka Polskiego" do mostu Siennickiego,

c) statki o pojemności 1000 BRT lub więcej wchodzące z południowej części portu do basenu Władysława IV i wychodzące z tego basenu do południowej części portu,

d) statki o pojemności 700 BRT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 3,5 m (11 1/2 stopy), jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Starą Motławę do mostu przy Zielonej Bramie,

e) statki bez własnego napędu o pojemności poniżej 1000 BRT,

f) statki o mniejszej pojemności albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod lit. a — d, na zarządzenie Kapitanatu Portu lub na żądanie pilota, jeżeli siła wiatru przekracza 4°B lub wymaga tego manewr,

2) pomocą dwóch holowników:

a) statki o pojemności 4000 BRT lub więcej,

b) statki o długości 120 m (394 stóp) lub więcej,

c) statki bez własnego napędu o pojemności 1000 BRT lub więcej,

d) urządzenia pływające bez steru trudne do manewrowaniania;

3) pomocą trzech holowników:

zbiornikowce o pojemności 4000 BRT lub więcej z ładunkiem płynów łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nieodgazowane po tych płynach.

§ 74.

W porcie Gdynia obowiązane są posługiwać się;

1) pomocą jednego holownika:

a) statki o pojemności 2000 BRT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 6,10 m (20 stóp),

b) statki bez własnego napędu o pojemności poniżej 1000 BRT,

c) statki o mniejszej pojemności albo o mniejszym zanurzeniu niż określone pod lit. a) — na zarządzenie Kapitanatu Portu lub na żądanie pilota, jeżeli siła wiatru przekracza 4°B lub wymaga tego manewr;

2) pomocą dwóch holowników:

a) statki o pojemności 6000 BRT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 7,60 m (25 stóp),

b) statki bez własnego napędu o pojemności 1000 BRT lub więcej,

c) urządzenia pływające bez steru trudne do manewrowania;

3) pomocą trzech holowników:

zbiornikowce o pojemności 4000 BRT lub więcej z ładunkiem płynów łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nieodgazowane po tych płynach.

§ 75.

1. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje:

a) na obszarze wodnym portu Gdańsk w odniesieniu do statków wymienionych w § 73 pkt. 1 lit. a), e), f), i pkt. 2 i 3,

— na wejściu do portu — z chwilą wejścia na tor wodny Brzeźno pomiędzy pławami „NP-Pilot" i „NPW" do chwili przycumowania wewnątrz portu,

— na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wejścia na tor wodny między pławami „NP-Pilot" i „NPW",

b) na obszarze wodnym portu Gdynia w odniesieniu do statków wymienionych w § 74.

— na wejściu do portu — co najmniej 500 m przed falochronem do chwili przycumowania wewnątrz portu,

— na wyjściu z portu — od chwili rzucenia cum do chwili wejścia na zewnętrzny obszar portu co najmniej 500 m poza falochron.

2. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju statku wewnątrz portu z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

DZIAŁ III.
Cumowanie.
ROZDZIAŁ I.
Postanowienia ogólne.

§ 76.

1. Usługi cumownicze, o ile są obowiązkowe, wykonywane są na obszarze portów Gdańsk i Gdynia na zasadach wyłączności przez zarządy portów w ramach zawartej umowy cumowniczej..

2. Przepisu ust. 1 o wyłączności usług cumowniczych nie stosuje się do:
a) polskich holowników i statków ratowniczych,
b) statków i urządzeń pływających zatrudnionych przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń albo przeznaczonych do wykonywania czynności gospodarczych w porcie,
c) statków żeglugi portowej,
d) statków posażerskich żeglugi przybrzeżnej i osłoniętej,
e) statków rybackich dobijających lub odbijających od nabrzeży i pomostów zarządzanych przez przedsiębiorstwa rybołówstwa morskiego,
f) statków na akwenie administrowanym przez stocznie.

§ 77.

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.

2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.

3. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem, jest zabronione.

§ 78.

1. Cumy użyte do umocowania statku powinny być dostatecznie wytrzymałe i przy silnych wiatrach, a także, gdy należy je przewidywać — odpowiednio wzmocnione.

2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m.

3. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.

4. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału, że lina została prawidłowo zamocowana.

5.Zabrania się używania cum uszkodzonych, skręconych lub posiadających supły.

6. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących płyny łatwopalne należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nieodgazowanych po tych płynach, nie wolno używać lin mogących spowodować zaiskrzenie.

§ 79.

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieść linę do miejsca zacumowania.

2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 80.

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone i w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucane. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.

2. Zabrania się cumowania statku do pojedyńczych pali dalb, konstrukcji pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

§ 81.

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zacumowanie do niego statku dostawionego.

2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru portowego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie Kapitanatu Portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 82.

Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta o burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać elastyczne odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane dla ochrony stanowiska cumowniczego.

§ 83.

1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i za uprzednim zezwoleniem Kapitanatu Portu. Liny takie powinny być usuwane natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości Kapitanatu Portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo drogę wodną, powinna być oznaczona
w dzień: dwoma flagami czerwonymi,
w nocy: dwoma światłami czerwonymi,
umieszczonymi poziomo w odległości 3 m między poszczególnymi znakami i światłami.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych. Linki te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 84.

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko na zarządzenie Kapitanatu Portu, a w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór nad statkiem. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

ROZDZIAŁ II.

Postanowienia szczególne dla portów Gdańsk i Gdynia.

§ 85.

1. Przy cumowaniu i odcumowywaniu na obszarze portów Gdańsk i Gdynia statki obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.

2. Od obowiązku tego są zwolnione statki o pojemności poniżej 100 BRT z zastrzeżeniem zawartym w § 59 ust. 2.

§ 86.

1. Ilość cumowników do obsługi statku przy cumowaniu i odcumowaniu w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych powinna odpowiadać normom ustalonym w podanej niżej tabeli:

Warunki atmosferyczne	Ilość cumowników					
	Statki od 100 do 1000 BRT	Statki od 1000 do 2000 BRT	Statki od 2000 do 5000 BRT	Statki od 5000 do 8000 BRT	Statki od 8000 do 10000 BRT	Statki powyżej 10000 BRT
przy wietrze co 5°B	2	3	4	5	6	ustala każdorazowo Kapitanat Portu
przy wietrze ponad 5°B do 7°B	3	3	5	6	7	„
przy wietrze ponad 7°B	3	4	6	7	8	„

2. Ilość cumowników wymieniona w tabeli może być przy pomyślnych warunkach pogody i uwzględnieniu innych warunków manewru zmiejszona za zgodą Kapitanatu Portu o jednego cumownika.

§ 87.

1. Przy dobijaniu statku o pojemności 5000 BRT lub więcej oraz przy dobijaniu statku o pojemności 2000 BRT lub więcej przy wietrze o sile ponad 5°B powinna w cumowaniu brać udział motorówka cumownicza ze stałą załogą.
2. Motorówka cumownicza powinna brać udział w cumowaniu i odcumowaniu przy dobijaniu i odbijaniu statku od dalb bez względu na siłę wiatru i pojemność statku.

§ 88.

W przypadku cumowania lub odcumowania statku bez własnego napędu trudnego do manewrowania, a w szczególności statku „nie odpowiadającego za swoje ruchy", ilość cumowników i potrzebę udziału motorówki cumowniczej ustala każdorazowo Kapitanat Portu.

CZĘŚC IV.

Ruch, postój i odprawa statków. Ratownictwo statków.

DZIAŁ I.

Porządek ruchu statków.

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 89.

1. Dla postoju na redzie statki zatrzymują się na wyznaczonym na ten cel obszarze (kotwicowisku) w odpowiedniej odległości od torów wodnych, zapewniającej całkowicie bezpieczeństwo dla ruchu statków wchodzących i wychodzących z portu.
2. Na obszarze portów rybackich kotwicowisko wyznacza Kapitanat Portu.

§ 90.

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa powinny dla postoju na redzie wybrać miejsce zakotwiczenia w odpowiedniej odległości bezpiecznej dla innych statków.
2. W przypadku przymusowego zatrzymania się na torze wodnym statki te powinny zachować taką samą odległość bezpieczną dla innych statków, budynków i urządzeń portowych.

§ 91.

1. Następujące statki uzyskać muszą każdorazowo zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście do portu:
a) statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa,
b) statki z wyłowionym niebezpiecznym materiałem wojskowym na holu jak miny, torpedy, amunicja, jeżeli dla statków z takimi materiałami nie zostały wyznaczone w porcie oddzielne miejsca przybicia,
c) statki, które z powodu awarii mają przecieki w żywej części kadłuba albo na których w czasie podróży powstał pożar,
d) statki nadmiernie przegłębione na dziób albo wykazujące niebezpieczny przechył,
e) statki, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenie wód portowych,
f) specjalne urządzenia pływające jak: doki i magazyny, pływające dźwigi, kafary i rusztowania pływające.
2. Statkom, obowiązanym w myśl krajowych przepisów sanitarnych do podniesienia flagi „Q", „QQ" lub „QL" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, wejście do portu dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od portowych władz sanitarnych świadectwa wolności ruchu (free pratique).
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a—e, kierownik statku najpóźniej po przybyciu na obszar redy obowiązany jest podać Kapitanatowi dokładnie przyczyny, z jakich statek stanowi sobą niebezpieczeństwo dla ruchu w żegludze portowej bądź spowodować może zanieczyszczenie wód portowych.
4. Statki, które weszły do portu bez zezwolenia wymaganego stosownie do ust. 1, obowiązane są na zarządzenie Kapitanatu Portu natychmiast opuścić obszar portu.

§ 92.

1. Statek, przebywający na redzie oraz wchodzący i wychodzący z portu, podnosi swoją banderę narodową bez względu na porę dnia.
2. Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statku w porcie.
3. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do:
a) polskich kutrów rybackich,
b) statków o pojemności poniżej 50 m³ brutto.

§ 93.

Statek wchodzący do portu lub wychodzący z portu jest obowiązany ściśle przestrzegać i stosować się do sygnałów regulujących wchodzenie i wychodzenie statków z portu.

§ 94.

Przed wejściem do portu do chwili wyjścia z portu wszystkie wystające poza burtę części statku i jego wyposażenia powinny być wprowadzone na wewnątrz burty. Kotwice na dziobie powinny być w pozycji wykluczającej uszkodzenie innych statków i urządzeń portowych.

§ 95.

1. Statkom, których zanurzenie przekracza głębokości ustalone dla obszarów wód portowych albo jego części, poruszanie się na tych obszarach jest zabronione.
2. Głębokości w poszczególnych portach ogłaszane są w „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 96.

1. Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu. Zasada ta obowiązuje również w wejściach do kanałów i basenów portowych.
2. Statek wchodzący lub wychodzący bez pilota powinien podchodzić do wejść portowych i przechodzić je wzdłuż osi wejściowej, jeżeli nie ma przeszkód.
3. Przy zasłoniętej lub niedostatecznej widzialności statek przed zakrętami podaje sygnał ostrzegawczy jeden długi (—). Na zakrętach i skrzyżowaniach niedozwolone jest skracanie drogi przez przejście w lewą stronę toru wodnego.

§ 97.

1. Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione.
2. Zakaz wyprzedzania nie ma zastosowania do:
a) statków specjalnej służby państwowej,
b) motorówek i holowników portowych nie holujących innych jednostek,
c) statków pilotowych i ratowniczych.

§ 98.

W portach rybackich szybkość statków na torach wodnych prowadzących do portu i wewnątrz portu nie może przekraczać 3 węzłów, chyba że większa szybkość podyktowana jest warunkami pogody lub nawigacyjnymi.

§ 99.

Statek trzyma się prawej strony toru wodnego, jeżeli nie ma przeszkód.

§ 100.

1. Statki i zespoły holownicze poruszają się z największą ostrożnością i w razie potrzeby ze zmniejszoną szybkością.

2. Postanowienia ust. 1 obowiązują w szczególności w nocy, podczas mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, przy wchodzeniu do portu i mijaniu wejść portowych, przy poruszaniu się na ostrych zakrętach, przy mijaniu mostów, promów, barek otwartych podczas za i wyładunku lub głęboko załadowanych oraz dźwigów i kafarów pływających — nadto przy mijaniu statków, wraków i budowli wodnych, które wywiesiły sygnały stosownie do §§ 21, 23, 25, 26, 27, 42 i 43 przepisów portowych.

3. Zmniejszenie szybkości powinno nastąpić w odpowiednim czasie.

4. Mijanie statków i wraków, które wywiesiły sygnały stosownie do § 25 ust. 2, § 27 i § 42, przepisów portowych, powinno nastąpić po stronie wolnej dla ruchu, a mijanie statków i wraków, które wywiesiły sygnały stosownie do § 25 ust. 1 i § 42 — nadto z zatrzymaną maszyną, jeżeli manewr ten może być wykonany bez niebezpieczeństwa awarii. Przy mijaniu należy zachować bezpieczną odległość i taką ostrożność, aby mijanie nie powodowało przerwy w pracy i nie narażało na niebezpieczeństwo życia pracujących.

§ 101.

Statek uprawniony do korzystania z najgłębszej części toru powinien trzymać się prawej strony toru na tyle, na ile pozwala głębokość wody.

§ 102.

1. Zespoły holownicze, jeżeli na to pozwala ich zanurzenie, powinny trzymać się najdalej prawej strony toru.

2. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki, pontony, wraki, dźwigi i kafary pływające, bez lub z ograniczoną zdolnością manewrowania (specjalne zespoły holownicze), obowiązane są przed wypłynięciem na drogę wodną zgłosić to Kapitanowi Portu. Zespół taki powinien mieć dla bezpiecznego holowania wystarczającą ilość odpowiednio silnych holowników i być wyposażony w stosowne urządzenie kotwiczne

3. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność zespół holowniczy określony w ust. 2 powinien się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne.

4. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest ustąpić jak najrychlej z uczęszczanej drogi. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 103.

Kotwiczenie statku poza redą dozwolone jest tylko w przypadkach niezbędnej potrzeby.

2. Statek dla postoju poza torem wodnym powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby nie wszedł przy łukowaniu na tor wodny.

3. Jeżeli z powodu przymusowych okoliczności statek musi zakotwiczyć na torze wodnym, to zakotwiczenie powinno nastąpić dostatecznie daleko od linii nabieżnika i świateł sektorowych i tak blisko skraju toru, na ile pozwala zanurzenie statku. Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

§ 104

1. Postanowienia § 103 ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do statków zajętych układaniem lub podnoszeniem przewodów podwodnych lub znaku nawigacyjnego i do statków zajętych pracami hydrograficznymi lub pracami podwodnymi. Statki te powinny opuścić tor po zakończeniu pracy w każdym dniu, a co najmniej być odstawione tak blisko skraju toru, na ile pozwala zanurzenie statku.

2. Prace wymienione w ust. 1, mogą być prowadzone dopiero po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku i przebiegu prac — oraz o ich zakończeniu.

§ 105.

1. Przy mijaniu mostów statek idący w górę rzeki ustępuje z drogi statkowi idącemu w dół rzeki.

2. Mosty należy mijać ze zmniejszoną szybkością, a mosty zwodzone — dopiero po zupełnym ich otwarciu i daniu sygnału wolnego przejścia. Do chwili otwarcia mostu zwodzonego, statki powinny się zatrzymać po prawej stronie toru w odpowiedniej odległości od mostu i między sobą.

3. Równoczesne mijanie mostu przez statki w tym samym albo przeciwnym kierunku jest zabronione.

4. Przed przechodzeniem pod mostami albo napowietrznymi przewodami lub innymi urządzeniami statki powinny zachować szczególną ostrożność i usunąć wystające części statku i ładunku, które przeszkadzają w bezpiecznym mijaniu mostu albo urządzenia. Statki z przechyłem pod mostami przechodzić nie mogą.

5. Przejścia pod opuszczonymi mostami zwodzonymi powinny być wolne dla ruchu takich statków, które mogą je bezpiecznie przechodzić. Statki te powinny ustępować z drogi statkom, które mogą mijać most dopiero po otwarciu.

§ 106.

1. Dla otwarcia mostu zwodzonego statek powinien dawać z odległości 200 m dwa następujące po sobie długie dźwięki (——); sygnał ten powinien być powtarzany w miarę potrzeby.

2. Sygnałem oznaczającym „przejście wolne dla statków" jest jedno światło zielone.

3. Sygnałem oznaczającym „przejście zamknięte dla statków" jest jedno światło czerwone.

4 Sygnałem oznaczającym „przygotowanie mostu do otwarcia" jest jedno światło żółte.

5. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone poziomo w odstępach 0,5 m.

6. Powyższe światła powinny być umieszczone po obu stronach mostu w miejscu dla statków najlepiej widocznym. —

7. Do czasu podania sygnału „przejście wolne", statek powinien trzymać się w odległości nie mniejszej niż 100 m od mostu.

§ 107.

1. Przy zbliżaniu się do promu o stałym kierunku ruchu (promy linowe i łańcuchowe) należy zawczasu podjąć szczególne środki ostrożności, aby zapobiec utrudnieniu ruchu promu albo zderzeniu się.

2. Statek przecinający kurs promu wymienionego w ust. 1 mija go za rufą.

§ 108.

Statek, który zamierza iść wskos lub w poprzek toru wodnego, nie może manewrem tym utrudniać ruchu innych przechodzących statków i powinien — o ile możliwe — odczekać, dopóki tor wodny będzie wolny.

§ 109

1. Statek wykonujący obrót obowiązany jest przeprowadzić manewr w miejscach do tego zwykle wyznaczonych i przestrzegać, aby manewry nie utrudniały ruchu innych przechodzących statków; powinien on przed rozkręcaniem się przepuścić inne statki.

2. Opieranie się statku przy wykręcaniu o konstrukcje nadbrzeżne, dalby albo inny statek jest zabronione. Zakaz ten nie dotyczy statków odchodzących od nabrzeży na szpringu.

3. Statek, który osiadł na mieliźnie na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu uwolnienia się, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 110.

1. Statek w drodze musi mieć zawsze co najmniej jedną kotwicę gotową do natychmiastowego użycia.

2. Rzucanie kotwic na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, w wejściach portowych, wewnątrz portu i przed mostami dozwolone jest tylko w przypadkach nie-

zbędnej potrzeby albo z polecenia pilota. Rzucanie kotwic admiralicyjnych na tych obszarach jest zabronione.

3. Pogłębiarki, kafary i dźwigi pływające w razie wyłożenia kotwic obowiązane są oznaczyć ich miejsca małymi pławami czerwonymi o średnicy najmniej 0,50 m.

4. Zabrania się:

a) rzucenia, wyłożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu przewodów podwodnych oraz łańcuchów i lin promowych, w odległości mniejszej niż 50 m po obu stronach od linii wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,

b) umocowania kotwic na skarpach i innych umocnieniach brzegowych.

§ 111.

Przy podchodzeniu, dobijaniu i odbijaniu od falochronu, nabrzeża lub pomostu, statek o zanurzeniu 8 m lub większym powinien zmniejszyć obroty śruby okrętowej do ilości, niezbędnej dla zachowania przez statek sterowności i ruchu. Używanie pełnych obrotów śruby w pobliżu tych urządzeń jest zabronione.

§ 112.

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku lub innego urządzenia pływającego kierownik statku lub jednostki, a niezależnie od tego — kierownik holownika obowiązani są — o ile to możliwe — doprowadzić tonącą jednostkę po za tor wodny na płytką wodę.

§ 113.

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych oraz zbliżania się do nich w sposób grożący ich przesunięciem albo uszkodzeniem — jest zabronione.

2. Kierownik statku, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie obowiązany jest zawiadomić o tym natychmiast najbliższy Kapitanat Portu.

§ 114.

1. Zabrania się na obszarze wód portowych przeprowadzania na statku będącym w drodze prób stateczności oraz prób urządzeń okrętowych, jeżeli próby takie stanowić mogą przeszkodę lub utrudnienie dla żeglugi albo zakłócić porządek w porcie.

2. Zakaz powyższy nie dotyczy akwenów stoczniowych oraz akwenów portowych, wyznaczonych do tych celów każdorazowo przez Kapitanat Portu.

ROZDZIAŁ II.

Postanowienia szczególne dla portów Gdańsk i Gdynia

A. Postanowienia wspólne.

§ 115.

Żaden statek nie może wejść do portu bez zezwolenia Kapitanatu Portu z zastrzeżeniem przypadków, których mowa w §§ 117 i 118.

§ 116

1. Dla uzyskania zezwolenia na wejście do portu statki przybywające na redę portu Gdańsk lub Gdynia bez względu na to, czy pochodzą z innego portu czy powracają z jakiejkolwiek pracy na morzu, powinny nawiązać łączność z Kapitanatem Portu (punktem obserwacyjnym) i podać swoją nazwę lub swój sygnał rozpoznawczy jednym z następujących środków łączności,

w dzień: radiotelefonem, reflektorem (lampą sygnałową) lub flagami według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,

w nocy: radiotelefonem, reflektorem lub lampą szczytową.

2. Statki wymienione w § 91 ust. 1 pkt. a) — e) powinny nadto podać przyczyny niebezpieczeństwa dla żeglugi portowej bądź zanieczyszczenia wód portowych.

3. Po dopełnieniu obowiązków określonych w ustępach poprzedzających statek powinien czekać na redzie na dyspozycję Kapitanatu Portu. Zezwolenie na wejście Kapitanat Portu udziela odpowiednio radiotelefonem albo reflektorem lub przez podniesienie na punkcie obserwacyjnym flagi „C", jednocześnie z sygnałem rozpoznawczym statku.

§ 117.

Małe statki jak motorówki robocze, kutry rybackie i tym podobne jednostki, które nie posiadają żadnych środków łączności, mogą wejść do portu bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu, jeżeli wywieszone na masztach sygnałowych Kapitanatu Portu sygnały regulacji ruchu nie zabraniają wchodzenia do portu.

§ 118.

Postanowienia §§ 115 i 116 nie mają zastosowania:

a) do holowników portowych i statków pilotowych wysyłanych na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku,

b) do statków wchodzących do „Basenu Jachtowego" w Gdyni.

§ 119.

Przewidziane w przepisach portowych ograniczenia dopuszczalnej szybkości statków nie mają zastosowania do motorówek Kapitanatu Portu, Urzędu Celnego i portowych organów sanitarnych. Statki te jednak obowiązane są ściśle przestrzegać prawidła § 100.

B. Postanowienia szczególne dla portu Gdańsk.

§ 120.

Na redzie portu Gdańsk wyznacza się następujące kotwicowiska:

A. — Statki o zanurzeniu 8 m i więcej kotwiczą w promieniu do 3 kabli zatoczonym z pozycji: szerokości = 54°26,5'N, dług. = 18°39,5'E. Zaleca się kotwiczyć na W od linii nabieżnika „Brzeźno".

B. — Statki o zanurzeniu poniżej 8 m kotwiczą w akwenie ograniczonym liniami:
od zachodu — południkiem stawy dolnej nabieżnika „Brzeźno" 18°37,6'E,
od południa — równoleżnikiem 54°25,8'N,
od wschodu — linią nabieżnika „Brzeźno",
od północy — równoleżnikiem 54°26,4'N oraz akwenem jak w pkt. A.

§ 121.

1. Zanurzenie statków poruszających się na obszarze portu nie może przy zerowym stanie wody przekraczać:

a) 9,45 m (31 stóp) — w kanale wejściowym na redzie i na obrotnicy przy basenie i w basenie Władysława IV,

b) 9,45 m (31 stóp) w kanale Portowym i na Martwej Wiśle aż do obrotnicy przy poczcie włącznie oraz w basenie Górniczym,

c) 8,07 m (26 stóp 06") — w kanale Kaszubskim i na obrotnicy przy „Haku Polskim",

d) 5,5 m (18 stóp) — na Leniwce od „Haka Polskiego", aż do mostu Siennickiego,

e) 3,6 m (12 stóp) — na Starej Motławie do Zielonej Bramy.

2. Kapitan Portu może w poszczególnym przypadku uzasadnionym warunkami nawigacyjnymi zezwolić na poruszanie się na określonym obszarze statku o zanurzeniu większym, aniżeli podanym w ust. 1.

§ 122.

1. Na torach wodnych „Westerplatte" i „Brzeźno" na odcinku od pławy „NPW" do pławy „NP-Pilot" zabronione jest mijanie się statków większych których łączny tonaż wynosi 4.000 BRT i więcej.

2. Na odcinku toru wodnego „Brzeźno" od pławy „NP-Pilot" do pławy „NP", dozwolone jest mijanie się statków większych ze statkami mniejszymi, przy czym te ostatnie obowiązane są schodzić z toru wodnego na prawo w kierunku ruchu t.j. wychodzące na wschód a wchodzące za zachód od toru wodnego.

3. Zabrania się wchodzenia jakichkolwiek statków poza holownikami i motorówkami na tor wodny „Westerplatte",

jeżeli znajduje się na nim statek o pojemności 2000 BRT lub więcej. Obowiązane one są wówczas poczekać na północ od pławy „NP-Pilot” do czasu opuszczenia przez statek toru „Westerplatte”.

4. Przy stanie morza ponad 5 niedopuszczalne jest mijanie się statków na torach wodnych redy.

§ 123.

Szybkość statków z zastrzeżeniem §§ 100 i 119 nie może przekraczać:

1) na redzie i na torach wodnych redy — 7 węzłów,
2) w Kanale Portowym, na Leniwce i na Martwej Wiśle:
   a) dla holowników portowych, kutrów pilotowych i motorówek — 7 węzłów,
   b) dla statków o długości poniżej 60 m i zanurzeniu nie przekraczającym 3,05 m (10 stóp) — 7 węzłów,
   c) dla wszystkich innych statków, — 4 węzłów,
   d) dla zespołów holowniczych — 3 węzłów;
3) na Motławie od „Haka Polskiego” począwszy w górę rzeki — dla wszystkich statków — 4 węzłów.

§ 124.

Na Motławie w Gdańsku statek zbliżający się do promu powinien się poruszać środkiem rzeki i może przecinać kurs promu dopiero wówczas, gdy prom dobił do nabrzeża.

§ 125.

1. Zabrania się jachtom i łodziom pod żaglami, sportowym łodziom wiosłowym, kajakom pod żaglami lub wiosłami oraz motorówkom sportowym, paruszania się na obszarze wód portowych począwszy od wejścia głównego do portu aż do Martwej Wisły i Motławy przy „Haku Polskim”.

2. W razie konieczności przejścia przez obszar wód portowych określony w ust. 1, jednostki powyższe powinny każdorazowo uzyskać zezwolenie Kapitanatu Portu. Są one obowiązane na wodach tych ustąpić z drogi wszystkim innym statkom. Na zarządzenie Kapitanatu Portu jachty drogę tą przebywają pod motorem albo na holu. Wypływanie kajaków głównym wyjściem z portu na redę jest zabronione.

3. Jednostki wymienione w ust. 1 nie mogą stanowić przeszkody w żegludze i powinny trzymać się ściśle prawideł ustalonych w §§ 99 i 108; nie wolno im w szczególności przecinać kursu przed dziobem innych statków w odległości mniejszej niż 200 m.

4. Kajakom nie wolno wypływać przy silnym i niesprzyjającym wietrze. Powinny one posiadać ważną kartę rejestracyjną oraz pasy ratunkowe — po jednym na każdego członka załogi. Każdy członek załogi obowiązany jest posiadać kartę pływacką wydaną przez klub sportowy.

C. Postanowienia szczególne dla portu Gdynia.

§ 126.

Dla zakotwiczenia na redzie portu Gdynia, statek rzuca kotwicę na południe od linii łączącej pławę świetlną „GD” z południową głowicą wejścia głównego w takim miejscu, aby statek w każdej pozycji znajdował się zawsze w odległości najmniej 200 m, a statek większy — w odległości najmniej 500 m od falochronu.

§ 127.

Statki o pojemności powyżej 200 BRT, poruszające się na redzie wzdłuż falochronu, powinny utrzymywać odległość od falochronu najmniej 500 m, statki zaś o pojemności mniejszej — odległość najmniej 200 m.

§ 128.

Szybkość statków z zastrzeżeniem §§ 100 i 119 nie może przekraczać:

1) na redzie i torach wodnych redy — 7 węzłów,
2) na pozostałym obszarze wodnym portu:
   a) dla holowników portowych, kutrów pilotowych i motorówek — 7 węzłów,
   b) dla statków o długości poniżej 60 m i zanurzeniu nie przekraczającym 3,05 m (10 stóp) — 7 węzłów,
   c) dla wszystkich innych statków — 4 węzłów,
   d) dla zespołów holowniczych — 3 węzłów.

§ 129.

1. Zabrania się poruszania na obszarze wód portowych jachtów i łodzi pod żaglami, sportowych łodzi wiosłowych, kajaków pod żaglami lub wiosłami oraz motorówek sportowych.

2. Zakaz powyższy nie dotyczy Basenu Jachtowego.

DZIAŁ II.

Porządek postoju statków.

ROZDZIAŁ I.

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków z portu.

§ 130.

1. Kierownik statku żeglugi międzynarodowej lub jego upoważniony zastępca (makler) powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w Kapitanacie Portu.

2. Przybycie do portu statku innego aniżeli podanego w ust. 1, kierownik statku powinien zgłosić w Kapitanacie portu w ciągu 24 godzin.

3. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej, należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów z podaniem ich przynależności państwowej.

4. Kapitanat Portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 131.

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy przez właściwy organ ochrony granic i po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu.

2. W dniu wyjścia statek żeglugi międzynarodowej wywiesza na przednim maszcie flagę „P”, według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.

3. Przed zamierzonym wyjściem kierownik statku obowiązany jest złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie celne na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym.

4. Kierownicy statków, którzy zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godzin — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godzin, kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 132.

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony zastępca na formularzu według ustalonego wzoru.

2. Kierownik statku jest odpowiedzialny za prawidłowość zgłoszeń dokonanych przez jego zastępcę.

§ 133

1. Od obowiązgu pisemnego zgłoszenia w Kapitanacie Portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia Kapitanatu Portu na wyjście z portu zwolnione są:

a) statki specjalnej służby państwowej,
b) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
c) statki ratownicze w porcie macierzystym,
d) holowniki portowe i statki pilotowe wysyłane na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku,
e) statki zatrudnione przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń albo przeznaczone do wykonywania czynności gospodarczych w porcie,
f) statki rybackie w porcie macierzystym,

g) jachty krajowe i inne statki sportowe należące do rejestrowanych klubów sportowych wychodzące na pływanie zatokowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego, o ile korzystają w porcie tym z własnych przystani i nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

2. Statki wymienione w ust. 1 jednak obowiązane są powiadomić Kapitanat Portu przed każdym wyjściem i natychmiast po każdym wejściu do portu nie dotyczy to jachtów i innych statków sportowych wchodzących i wychodzących z basenu jachtowego w Gdyni.

3. Organizacje zrzeszające kluby żeglarstwa morskiego uregulują w porozumieniu z Gdańskim Urzędem Morskim sprawę prowadzenia rejestru i zgłaszania wejścia i wyjścia jachtów krajowych i innych statków sportowych, o których mowa w ust. 1 lit. g), we własnym zakresie.

§ 134.

Zabrania się wyjścia z portu:

a) statkom przeładowanym albo wykazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
b) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentu bezpieczeństwa,
c) statkom polskim, które nie posiadają aktualnych dokumentów bezpieczeństwa,
d) statkom polskim, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, zasadniczego wyposażenia statku oraz warunków atmosferycznych i stanu morza zgodnie z uprawnieniami żeglugowymi.
e) statkom, które z powodu awarii nie posiadają zdolności żeglugowej, albo, których stan jawnie zagraża bezpieczeństwu podróży.
f) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji przeprowadzonej w zakresie bezpieczeństwa statku przez właściwe organy.
g) statkom, których stan sanitarno - epidemiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

ROZDZIAŁ II.

Wyznaczenie i zmiana miejsca postoju statku.

§ 135.

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach i falochronach wyznacza właściwy użytkownik po akceptacji Kapitanatu Portu.

2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza Kapitanat Portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

3. O ile nie zachodzą warunki podane w ust. 1 — miejsce postoju statków wyznacza Kapitanat Portu.

4. Zabrania się przybijania do nabrzeży, pomostów i falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń, a w przypadkach, o których mowa w ust. 3 — bez zezwolenia Kapitanatu Portu.

5. Statki specjalnej służby państwowej mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.

§ 136.

1. Przystanie promów i statków pasażerskich oraz miejsca przeznaczone dla dobijania łodzi motorowych i wiosłowych nie mogą być zajmowane przez inne statki.

2. Łodzie motorowe i wiosłowe mogą dobijać do przeznaczonych dla nich miejsc jedynie na czas potrzebny dla przyjęcia i zejścia osób ze statku.

§ 137.

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może je zmieniać bez zezwolenia Kapitanatu Portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem statku. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.

2. Kapitanat Portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymagają bezpieczeństwo żeglugi albo potrzeby nawigacyjne. Wszelkie koszty z tym związane obciążają statek.

3. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 2, powinno być wydane na piśmie z wyznaczeniem godziny, zmiany miejsca postoju i doręczane co najmniej na 2 godziny przed tym.

§ 138.

1. Przed dobijaniem statku do wyznaczonego miejsca postoju powinny być odsunięte od nabrzeża ruchome urządzenia przeładunkowe, jeżeli zachodzi możliwość ich uszkodzenia w czasie tego manewru, a nadto usunięte stosownie do zachodzących warunków urządzenia i połączenia między wodą, a lądem, utrudniające lub przeszkadzające w bezpiecznym dobijaniu do miejsca cumowania.

2. Przygotowanie miejsca postoju, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązkiem przedsiębiorstwa, zarządzającego tym miejscem.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu się statku wzdłuż nabrzeża.

ROZDZIAŁ III.

Postanowienia szczególne w czasie postoju statku.

§ 139.

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed zaprowadzeniem takiego połączenia ruch między statkiem, a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do łodzi.

2. W miejscu połączenia statku z lądem należy od strony statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla wolnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.

3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone, a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.

4. Po usunięciu połączenia bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.

5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego — statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.

6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

§ 140.

1. Trapy, pomosty i schodnie używane do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone co najmniej jednostronnie; jeżeli nie posiadają stopni, górna powierzchnia połączenia powinna być pokryta listwami poprzecznymi w odległości 35—40 cm od siebie.

2. Wysokość poręczy powinna wynosić nie mniej niż 110 cm. Jeżeli poręcz sporządzona jest z liny, to lina powinna być naprężona.

3. Trapy na statkach żeglugi międzynarodowej powinny odpowiadać warunkom bezpieczeństwa ustalonym dla tej kategorii statków.

§ 141.

1. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową. Urządzenia te powinny poza tym odpowiadać warunkom podanym w § 139 ust. 2, 3, 6 i w § 140 ust. 1 i 2.

2. W stałych miejscach dobijania statków pasażerskich, jeżeli pomost ustawiony jest na równym poziomie z nabrzeżem, mogą być stosowane pomosty bez listew poprzecznych.

3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomoście jest zabroniony z wyjątkiem przypadku przystosowania go to takiego ruchu.

4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem rozpiąć siatkę ochronną.

5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 142.

1. Po przycumowaniu należy na statku usunąć lub wprowadzić do wewnątrz burty wszystkie przeszkody wolnego

poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

2. Kotwice admiralicyjne powinny być złożone na pokładzie, patentowe zaś wciągnięte całkowicie do kluz. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie powinien być wypuszczony, jak najkrótszy odcinek łańcucha kotwicznego.

3. Rury wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu urządzeń i wód portowych oraz zabrudzeniu osób.

4. Rury pary odlotowej oraz rury odprowadzające gorącą wodę na zewnątrz statku powinny być należycie przysłonięte.

§ 143.

1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi dla pełnienia służby portowej, a w szczególności dla dozorowania statku, dopełniania czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń porządkowych Kapitanatu Portu.

2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowa osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

3. Dozorującemu statek, nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.

4. Wszystkie dokumenty bezpieczeństwa statku i certyfikaty na sprzęt przeładunkowy powinny znajdować się stale na statku w stanie uporządkowanym.

5. Postanowienia ustępów poprzedzających nie mają zastosowania do statków odstawionych lub na leżach zimowych. W tych przypadkach armator obowiązany jest ustanowić w siedzibie Kapitanatu Portu pełnomocnika oraz stróża dla dozorowania statku i podać ich imiennie Kapitanatowi Portu ze wskazaniem adresu.

§ 144.

1. Każdy mniejszy statek pokładowy w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozorowany przez co najmniej jedną osobę; jest ona obowiązana do przestrzegania postanowień § 143 ust. 1 i 3.

2. Za zezwoleniem Kapitanatu Portu dopuszczalne jest dozorowanie kilka takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.

3. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12-miesięczną praktykę w służbie pokładowej na statkach morskich.

4. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są kierownik i armator statku.

§ 145.

1. Poruszanie śrub okrętowych na statkach w czasie postoju przy falochronach, nabrzeżach, pomostach i umocnieniach brzegowych dozwolone jest jedynie celem nagrzania maszyny albo jej wypróbowania i powinno się odbywać przy najmniejszych obrotach. Próby maszyn mogą być dokonywane tylko w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

2. Na statkach dwuśrubowych powinna być na ten czas umieszczona tablica ostrzegawcza po obu stronach rufy.

3. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki i łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego ich zbliżania się — zatrzymać niezwłocznie śruby.

4. Podczas ruchu śruby, powinna na rufie statku znajdować się doświadczona osoba spośród załogi pokładowej dla prowadzenia obserwacji i przekazywania spostrzeżeń o grożącym niebezpieczeństwie.

§ 147.

1. Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego nie mogą utrudniać ruchu na wodzie i lądzie.

2. Większe naprawy statku w tych miejscach dozwolone są jedynie na zezwoleniem Kapitanatu Portu.

§ 147.

Deratyzacja, dezynfekcja i dezynsekcja statku i ładunku może być przeprowadzona wyłącznie przez przedsiębiorstwa do tego uprawnione i za zezwoleniem Kapitanatu Portu w miejscach, na te cele każdorazowo wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

DZIAŁ III.

Odprawa statków.

§ 148.

1. Każdy statek na wejściu i każdy statek na wyjściu podlega odprawie przez organ ochrony granic.

2. Na statkach większych na wejściu — odprawa dokonywana jest po przybyciu i przycumowaniu na wyznaczonym miejscu postoju.

3. Na statkach większych na wyjściu — odprawa dokonywana jest w miejscu postoju lub na redzie.

4. Statki małe przy wchodzeniu lub wychodzeniu z portu powinny podejść i przycumować się na miejscach przeznaczonych dla odpraw.

5. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W wypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „KZ" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.

6. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy.

7. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem, a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organu ochrony granic. Ograniczenia te nie dotyczą pilotów, portowych inspektorów sanitarnych i organów służby ochrony przeciwpożarowej.

§ 149.

1. Postanowienia § 148 nie mają zastosowania do holowników portowych i statków pilotowych wysyłanych na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku.

2. Odprawa holowników portowych i statków pilotowych wymienionych w ust. 1, uregulowana jest oddzielnym zarządzeniem.

DZIAŁ IV.

Ratownictwo statków.

§ 150.

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne wydarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.

2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1, powinni być natychmiast powiadomieni Kapitanat Portu i w zależności od potrzeby — Portowa Straż Pożarna, a tam, gdzie jej nie ma, najbliższa zawodowa lub ochotnicza straż pożarna.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje Kapitanat Portu.

§ 151.

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi — kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast Kapitanat Portu.

2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek bądź osoby, które je ustraciły.

§ 152.

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi statek powinien postąpić w myśl § 151, ust. 1.

2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez Kapitanat Portu.

CZĘŚĆ V.

Przeładunek i składowanie towarów.

DZIAŁ I.

Przeładunek towarów.

§ 153.

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych przez zarząd portu.
2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do przeładunku towarów na terenach pozostających w zarządzie i użytkowaniu przedsiębiorstw innych niż zarząd portu.

§ 154.

1. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu i w miejscach przez ten organ wskazanych.
2. Postanowienia ust. 1 nie dotyczą bunkrowania statków oraz zaopatrywania statków w wodę i żywność.

§ 155.

1. Miejsca przeładunku na lądzie powinny być tak oświetlone, aby praca była całkowicie bezpieczna.
2. Pokład i międzypokład, na którym odbywa się praca, oraz zejście do ładowni i ładownie statku powinny być w czasie przeładunku oświetlone w sposób wykluczający oślepianie pracowników i nie przeszkadzający w pracy.
3. Swiatło w ładowniach powinno dobrze oświetlać miejsca pracy.

§ 156.

1. Przed przystąpieniem do przeładunku osoba odpowiedzialna bezpośredno za techniczną gotowość urządzeń przeładunkowych, obowiązana jest sprawdzić, czy stan urządzeń przeładunkowych oraz stan sprzętu i osprzętu pomocniczego (chwytaki, kubły, siatki, stropy, palety itp.), zapewniają bezpieczeństwo pracy osób zatrudnionych przy przeładunku.
2. Wszystkie urządzenia przeładunkowe powinny być poddawane przepisanym okresowym badaniom przez właściwe organy i instytucje i posiadać ważne świadectwo badania urządzenia dźwigowego bądź ważne certyfikaty na sprzęt przeładunkowy statku. Sprzęt pomocniczy powinien odpowiadać ustalonym normom i być wycechowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
3. Kwalifikacje dźwigowych i wydawanie pozwoleń na kierowanie urządzeniami dźwigowymi na lądzie regulują odrębne przepisy.
4. Zabrania się używania:
a) urządzeń dźwignicowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ nadzoru dźwigowego zarządził wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
b) osprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisanym normom albo wykazującego uszkodzenia.

§ 157.

1. Wszystkie prace przeładunkowe, na statku powinny odbywać się pod nadzorem oficera pokładowego, a na miejszych statkach — pod nadzorem kierownika statku.
2. Natychmiast po zdjęciu pokryw (desek) lukowych i usunięciu rozpornic z luków na pokładzie górnym do czasu ponownego założenia wszystkich pokryw (desek) lukowych luki ładowni, posiadające zrębnice lub obrzeża o wysokości mniej niż 0,75 m, powinny być odpowiednio ogrodzone, jeżeli rodzaj ładunku na to pozwala. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić co najmniej 0,75 m, o ile szczególne przepisy o bezpieczeństwie i higienie pracy na statkach morskich nie stanowią inaczej.
3. Otwarte na międzypokładach luki w czasie przerw lub po zakończeniu przeładunku powinny być ogrodzone stosownie do postanowień ust. 2.
4. Pokrywy (deski) lukowe i wyjęte rozpornice powinny być układane tuż przy nadburciu, tak, aby nie mogły spaść lub rozsunąć się. W ten sam bezpieczny sposób powinny być ułożone na międzypokładzie rozpornice i pokrywy (deski), luków międzypokładowych, które nie są składane na pokładzie głównym.
5. Wszystkie pozostałe luki i otwory na pokładzie górnym i międzypokładach, jak również luk międzypokładu, podczas pracy na międzypokładzie powinny być pokryte w sposób zabezpieczający przed wpadnięciem człowieka do luku.
6. Przebywanie ludzi w czasie prac przeładunkowych na tych międzypokładach, na których nie dokonuje się przeładunku, dozwolone jest tylko za zezwoleniem kierownika statku.
7. Dojścia do międzypokładów, o których mowa w ust. 6, powinny być w czasie przeładunku uniedostępnione i oświetlone.

§ 158.

1. Osoba kierująca bezpośrednio przeładunkiem powinna w czasie przeładunku stale czuwać nad bezpieczeństwem pracy i ładunku. Osobom tym nie wolno podczas służby schodzić ze swego stanowiska pracy bez wyznaczenia odpowiedzialnego i doświadczonego zastępcy.
2. Odkrywanie kanałów śluzowych dla przesunięcia dźwigu i zakrywanie tych kanałów powinno być wykonywane bezpośrednio przed i po posuwie dźwigu.
3. Zabrania się:
a) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,
b) wchodzenia i wychodzenia z ładowni statku w czasie podnoszenia i opuszczania ładunku w ładowni.

§ 159.

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty powinny być przedsięwzięte środki zapobiegające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeże.
2. Ładunki włókniste jak bawełna, juta, powinny być przy przeładunku w czasie deszczu lub innych podobnych warunków odpowiednio zabezpieczone.
3. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki żelastwa z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów ślizgowych.
4. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku od pozostałości towaru i odpadów.

§ 160.

1. Ładunki pokładowe nie mogą wychodzić poza burtę statku z wyjątkiem drewna, faszyny, trzciny, słomy i siana.
2. Ładunki takie mogą wystawać nie więcej aniżeli 1 m równomiernie po każdej burcie.

§ 161.

1.Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego jak i dopuszczalnej ilości ładunku.
2. Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 162.

Zabrania się:
a) wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania po ścianach i skarpach, takich urządzeń oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń.
b) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów, aniżeli przeładunkowych (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obsiążenie robocze. —
c) odciągania w stronę od linii pionowej ładunku albo chwytaka, lub haka luźnego albo z ciężarem oraz zahaczania i podnoszenia ciężaru nie zluzowanego (np wyrywanie złomu).

§ 163.

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

DZIAŁ II.

Składowanie towarów.

§ 164.

1. Ładunki w obrocie morskim mogą być składane tylko w magazynach i na placach składowych na ten ce przeznaczonych.
2. Osoby, korzystające z urządzeń portowych, wymienionych w ust. 1, powinny się ściśle stosować do obowiązujących regulaminów ustalających sposób składania ładunków.

§ 165

1. Powierzchnia użytkowa magazynów, nabrzeży, przystani i pomostów ładunkowych nie może być obciążona ponad dozwolone granice.
2. Dopuszczalne obciążenie robocze powierzchni poszczególnego magazynu i nabrzeża powinno być podane w regulaminach składowania, a poszczególnych przystani i pomostów ładunkowych — na tablicach rozmieszczonych na tych urządzeniach w miejscach najlepiej widocznych.

§ 166.

1. Układanie materiałów w oparciu o ściany, przepierzenia i słupy nośne magazynów jest zabronione.
2. Odległość pomiędzy złożonym materiałem, a odnośnymi konstrukcjami magazynu powinna wynosić najmniej 1 m.
3. Poszczególne stosy powinny być tak układane, aby przejścia między nimi były proste.
4. Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie może być mniejsza niż 1 m a między rzędami — nie mniejsza niż 4 m.
5. Jeżeli rząd stosów przekracza długość 50 m, to powinna być pośrodku jego długości stosowana większa przerwa, nie mniej niż 5 m.

§ 167.

1. Składanie ładunków na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.
2. Na nabrzeżach, przystaniach i pomostach, ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.
3. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża, przystani i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m, o ile przepisy regulaminowe nie stanowią inaczej. Ten sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem, a torami dźwigowymi i kolejowymi.

§ 168.

Składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

CZĘSC VI.

Przepisy porządkowe na lądzie. Utrzymywanie czystości.

Inne ogólne zakazy.

DZIAŁ I.

Przebywanie osób.
Zabezpieczenie ruchu i urządzeń na lądzie

§ 169

1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego.
2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.
3. Organy wykonawcze Kapitanatu Portu mają prawo legitymowania osób w zakresie ich uprawnień do przebywania na obszarze portu.

§ 170.

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:
a) osobom posiadającym przepisaną ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ kontrolny,
b) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.
2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

§ 171.

1. Ruch pojazdów konnych i mechanicznych poza drogami i placami przeznaczonymi do ruchu kołowego oraz placami wydzielonymi do prac manipulacyjno - przeładunkowych jest niedozwolony.
2. Postój pojazdów konnych i mechanicznych na skrzyżowaniu dróg portowych oraz przed wjazdami i wejściami na poszczególne odcinki portu jest zabroniony.
3. Zarząd portu w porozumieniu z Kapitanatem Portu może oznaczyć inne miejsca, w których postój pojazdów jest zabroniony. W miejscach tych powinny być ustawione odpowiednie znaki drogowe

§ 172.

1. Pojazdy mechaniczne nie mogą na przelotowych drogach portowych przekraczać szybkości określonej w obowiązujących powszechnie przepisach drogowych.
2. Szybkość pojazdów mechanicznych na drogach portowych przeznaczonych do wewnętrznej obsługi portu powinna być umiarkowana i zapewniać całkowite bezpieczeństwo ruchu
3. Zarząd portu w porozumieniu z Kapitanatem Portu może na określonych drogach portowych ustalić maksymalną szybkość pojazdów mechanicznych, a także wprowadzić ruch jednokierunkowy. Ograniczenia takie powinny być oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

§ 173.

1. Zabrania się:
a) wjeżdżania i parkowania pojazdów konnych i mechanicznych oraz rowerów na rampach magazynów, nabrzeżach i pomostach,
b) pozostawiania pojazdu mechanicznego z zapuszczonym motorem bez obsługi, a pojazdów konnych z nie wyprzężonymi końmi — bez dozoru.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. a) nie dotyczy samobieżnych urządzeń przeładunkowych i pojazdów konnych i mechanicznych, jeżeli tego wymaga przeładunek, oraz miejsc na nabrzeżach wyznaczonych na postój pojazdów.

§ 174.

1. Przechodzenie i przejazd przez tory kolejowe dozwolony jest tylko w miejscach do tego wyznaczonych.
2. Kierowcy pojazdów konnych i mechanicznych powinni zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do nie strzeżonych przejazdów kolejowych.
3. Postanowienia powyższe nie naruszają dalej idących przepisów wydanych przez organy kolejowe.

§ 175.

1. Użytkownik terenów portowych ma obowiązek oświetlać znajdujące się na tych terenach drogi przeznaczone do ruchu kołowego i pieszego. Do oświetlenia należy używać światła elektrycznego.
2. Urządzenia świetlne powinny być tak skonstruowane, aby wykluczały powstanie pomyłek co do ich znaczenia i nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.
3. W okresie zimy czynne nabrzeża, przystanie i pomosty powinny być odśnieżane, a przy gołoledzi — posypane piaskiem, solą lub popiołem.

§ 176.

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach powinny być przez ich użytkowników rozmieszczane światła białe oświetlające w ciemnej porze doby od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.

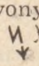
2. Światła powinny odpowiadać warunkom określonym w § 175 ust. 2.

3. Umiejscowienie świateł, o których mowa w ust. 1, powinno być każdorazowo uzgadniane z Kapitanatem Portu, który zarządzi wystawienie świateł nawigacyjnych, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

§ 177.

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu najlepiej widocznym. Tablice te o wymiarach — podstawa 3 m i wysokość 2 m, powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablic powinna być na wysokości 6 m, od zerowego stanu wody.

W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic, sposób oznaczenia ustala Kapitanat Portu.

2. Na każdej tablicy oznaczającej miejsce przebiegu podwodnej części urządzenia powinien być umieszczony rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle z czerwonym pasem o szerokości 0,2 m, biegnącym po przekątnej z lewego górnego roku każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia, to po obu stronach kotwicy powinien być wymalowany dodatkowo w czerwonym kolorze dobrze widoczny znak ostrzegawczy strzałki(), stosowany powszechnie na urządzeniach wysokiego napięcia.

3. Jeżeli przelot urządzeń pod wodą o ściśle określonej trasie jest większy niż 500 m, to wymiary tablic ostrzegawczych i znaków na tablicach ostrzegawczych, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być każdorazowo dla danych warunków ustalone przez Kapitanat Portu.

4. Tablice ostrzegawcze powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. O odstępstwie od konieczności oświetlania tablic decyduje wyłącznie Kapitanat Portu.

5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na instytucji eksploatującej chronione urządzenie.

§ 178.

1. Na nabrzeżach i pomostach powinny być rozmieszczone bosaki i koła ratunkowe w ilości i w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu. Koła ratunkowe powinny być zaopatrzone w rzutkę długości co najmniej 27,5 m.

2. Sprzęt ratunkowy powinien znajdować się w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku i powinien być okresowo badany.

3. Obowiązek rozmieszczenia i konserwacji sprzętu ratunkowego na nabrzeżach i pomostach oddanych do użytku ogólnego ciąży na zarządzie portu, na pozostałych nabrzeżach i pomostach — na instytucji eksploatującej urządzenia.

§ 179.

1. W okresie zimy, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości, Kapitanat Portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.

2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów:
w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób,
w nocy: białym światłem widocznym dookoła.

3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie. O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone, a w nocy oznaczone światłem czerwonym widocznym dookoła.

4. Jeżeli przejście zostanie przerwane utorowaniem drogi wodnej albo, gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodu, przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice ostrzegawcze w miejscach dotychczasowych przejść.

DZIAŁ II.

Utrzymanie czystości i porządku.

§ 180.

1. Utrzymanie czystości i porządku na terenach morskich portów handlowych administrowanych przez zarządy portów, jest obowiązkiem tych zarządów, a na pozostałych terenach — obowiązkiem jednostek zarządzających tymi terenami.

2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonania tych czynności, a w braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonanie tych czynności.

§ 181.

1. Nieczystości stałe powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych kubłów metalowych.

2. Zbiorniki betonowe i kubły na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać w przedniej ścianie otwór do opróżnienia.

3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być periodycznie w porę opróżniane, a otoczenie zbiorników stale utrzymywane w porządku i czystości.

4. W portach, w których wywóz nieczystości przekazano komunalnym przedsię biorstwom oczyszczania, usuwanie (wywóz) nieczystości wykonywane jest odpłatnie przez te przedsiębiorstwa.

5. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywanie na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci.

§ 182.

Ścieki zarówno domowe jak i przemysłowe mogą być doprowadzane do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

§ 183.

1 Zabrania się zanieczyszczania:
a) terenów portowych, magazynów, ramp, nabrzeży, pomostów i przystani,
b) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin, odpadów rybnych i nieczystości stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów, olejów i innych szkodliwych substancji.

2. Nieczystości stałe pochodzące ze statków i przeładowane na śmieciarki mogą być zatapiane na morzu tylko w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

3. Urobek uzyskany przy pogłębianiu basenów powinien być wywieziony na miejsca ustalone w warunkach umowy a w razie braku postanowień umownych — na wysypiska wskazane przez Kapitanat Portu.

§ 184.

1. Zabrania się wytwarzania przez zakłady przemysłowe i statki nadmiernej ilości dymu zanieczyszczającej powietrze.

2. Zapalanie kotłów i ich opalanie powinno nastąpić w sposób niedopuszczający tworzenia się ciągłego i silnego dymu.

§ 185.

Postanowienia §§ 181—183 nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 186.

1. Zabrania się na obszarze portu chowu i hodowli zwierząt gospodarskich i zwierząt futerkowych.

2. Zakaz powyższy nie dotyczy:

a) chowu zwierząt gospodarskich przez rolników i ogrodników, których podstawą utrzymania jest gospodarstwo rolne,
b) przyzakładowego chowu trzody chlewnej,
c) przydomowego chowu drobiu, jeżeli prowadzony jest w zamkniętych ogrodzeniach poza obszarem pierwszej i drugiej strefy terenów portowych i w odległości co najmniej 10 m od domów mieszkalnych, dróg, placów, boisk i 30 m od zakładów służby zdrowia, magazynów i placów składowych oraz zakładów zbiorowego wyżywienia.

3. Chów drobiu odpowiadający warunkom określonym w ust. 2 lit. c) może być prowadzony jedynie za zezwoleniem portowego inspektora sanitarnego i zgodnie z obowiązującymi przepisami sanitarno - porządkowymi.

DZIAŁ III.

Inne ogólne zakazy.

§ 187.

Zabrania się na obszarze portu:
1. usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
2. usuwania i uszkodzenia urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
3. zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów i połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4. łowienia ryb sieciami i hakami.
5. uprawiania wędkarstwa w wejściach i kanałach portowych oraz w miejscach przeznaczonych do cumowania statków,
6. przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
7. chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
8. rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
9. urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
10. wypuszczania ptactwa domowego poza zamknięte ogrodzenia,
11. przechodzenia po lodzie w zamarzniętych częściach portu w miejscach nie oznaczonych na przejście.

§ 188.

1. Zabrania się bez zezwolenia Gdańskiego Urzędu Morskiego:
a) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
b) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak: kabli,rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
c) fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków urządzeń portowych,
d) ustawiania kiosków.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. c) nie dotyczy fotografowania, filmowania i sporządzania rysunków urządzeń przez ich użytkowników dla celów służbowych.

§ 189.

1. Zabrania się bez zezwolenia Kapitanatu Portu:
a) zabijania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,
b) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
c) wydobywania przedmiotów zatopionych,
d) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
e) uprawiania wędkarstwa poza wejściami i kanałami portowymi,
f) urządzenia imprez sportowych na wodzie,
g) uprawiania sportu wioślarskiego i kąpania.

2. Zakaz wymieniany w ust. 1 lit.c) nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 151 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Zezwolenie na uprawianie wędkarstwa, o którym mowa w ust. 1 lit. e), może być udzielane jedynie osobom posiadającym ważną kartę wędkarską morską wydaną przez urząd morski.

CZĘŚC VII.

Przepisy końcowe.

§ 190.

Przepisy niniejszego zarządzenia stosuje się odpowiednio na obszarze przystani morskich poza granicami terytorialnymi morskich portów handlowych, objętych właściwością miejscową Gdańskiego Urzędu Morskiego.

§ 191.

1. Przepisom niniejszego zarządzenia nie podlegają jednostki pływające i wodnosamoloty oraz tereny i urządzenia portowe Marynarki Wojennej, Wojsk Ochrony Pogranicza i Milicji Obywatelskiej.

2. Przepisom niniejszego zarządzenia nie podlegają również tereny i urządzenia lądowe pozostające w zarządzie organów kolejowych i celnych.

§ 192.

1. Przepisy portowe nie naruszają przepisów celnych o przewozie towarów i osób w transporcie morskim, kontroli celnej na obszarze morskich portów i odprawie celnej statków na wejściu i wyjściu z portu.

2. Nie naruszone pozostają w szczególności przepisy celne w zakresie uzgadniania przez zarządy portów i innych użytkowników portu z organami celnymi; miejsce postoju statków żeglugi międzynarodowej i ich zmiany oraz miejsc przeładunku i składowania towarów w obrocie zagranicznym.

3. Pilotówki, holowniki i motorówki cumownicze, obsługujące statki żeglugi międzynarodowej na wejściu lub wyjściu z portu, obowiązane są po wykonaniu zleconych im zadań powrócić bezpośrednio do miejsc swego stałego postoju bez prawa dobijania do innych nabrzeży i statków.

§ 193.

1. Wprowadzenie nowych tablic ostrzegawczych przewidzianych w przepisach portowych (§ 40 ust. 1, § 41 i § 177) odbywać się będzie stopniowo wzdłuż poszczególnych torów wodnych i w basenach portowych według planu ustalonego przez Kapitanat Portu.

2. Dotychczas stosowane tablice ostrzegawcze do czasu ich wymiany obowiązują na równi z nowymi, określonymi w niniejszym zarządzeniu.

§ 194.

Chów i hodowle, o których mowa § 186 ust. 1, powinny być zlikwidowane w terminie do sześciu miesięcy, o ile postanowienia ust. 2 tegoż paragrafu nie stanowią inaczej, zaś chów drobiu prowadzony w warunkach sprzecznych z postanowieniami § 186 ust. 2, lit. c) — zlikwidowany bądź przystosowany do nakazanych wymogów w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego zarządzenia.

§ 195.

1. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia, podlega karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000 zł.

2. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Gdańskiego Urzędu Morskiego.

3. Kary grzywny, nałożone na kierownika statku obcej bandery przez Gdański Urząd Morski bądź Kapitanat Portu w trybie postępowania karno-administracyjnego, ukarany obowiązany jest zapłacić albo zabezpieczyć przed wyjściem statku z portu.

4. Wydane przez Kapitanaty Portu doraźne zarządzenia porządkowe w razie nie wykonania wprowadzone będą w życie w trybie postępowania przymusowego w administracji.

§ 196.

Zarządzenie wchodzi w życie na obszarze województwa gdańskiego i olsztyńskiego po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym właściwej Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Z dniem wejścia w życie zarządzenia tracą moc dotychczasowe przepisy porządkowe w przedmiotach unormowanych w tym zarządzeniu.

Dyrektor

(—) inż. W. Wallas

Załącznik do zarządzenia porządkowego Nr 11, o przepisach portowych (poz. . . . .

PRZEPISY PORTOWE

SPIS RZECZY

Redakcja i Administracja: Olsztyn, ul. Kopernika 48 — Prez. WRN, Wydz. Budżetowo-Gospodarczy, tel. 47-58.
Olsz. Z. Graf. Lz. 2062 (1 100) 19.9—25 11.60 D-7/1083 Cena egzemplarza — 1,50